

**TUNTUTAN GANTI RUGI (KLAIM) TERHADAP PENGIRIMAN
BARANG PADA PERUSAHAAN PELAYARAN
DI PT. DJAKARTA LLOYD SEMARANG**

Skripsi

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Memperoleh

Gelar Sarjana Strata Satu (S-1) Ilmu Hukum

Program Kekhususan Hukum Ekonomi



Diajukan oleh :

Sonia Indrasari

03.201.5711

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG (UNISSULA)

SEMARANG

2005

**TUNTUTAN GANTI RUGI (KLAIM) TERHADAP PENGIRIMAN
BARANG PADA PERUSAHAAN PELAYARAN
DI PT. DJAKARTA LLOYD SEMARANG**

Skripsi

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Memperoleh

Gelar Sarjana Strata Satu (S-1) Ilmu Hukum

Program Kekhususan Hukum Ekonomi



Diajukan oleh :

Sonia Indrasari

03.201.5711

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG (UNISSULA)

SEMARANG

2005

HALAMAN PENGESAHAN

**TUNTUTAN GANTI RUGI (KLAIM) TERHADAP PENGIRIMAN BARANG
PADA PERUSAHAAN PELAYARAN DI PT. DJAKARTA LLOYD
SEMARANG**

Yang Diajukan Oleh :

SONIA INDRASARI

03.201.5711

Telah Disetujui Oleh :

Dosen Pembimbing



Aryani Witasari, SH. M.Hum.

SKRIPSI
TUNTUTAN GANTI RUGI (KLAIM) TERHADAP PENGIRIMAN BARANG
PADA PERUSAHAAN PELAYARAN DI PT. DJAKARTA LLOYD
SEMARANG

Dipersiapkan dan Disusun Oleh :

SONIA INDRASARI

Nim : 03.201.5711

Telah dipertahankan didepan Tim Penguji

Pada tanggal 22 Maret 2005

Dan dinyatakan telah memenuhi syarat dan lulus

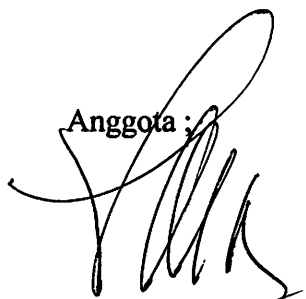
Tim Penguji ;

Ketua,




Sukarmi, SH. Mhum.

Anggota ;



Soeyone, SH. CN.

Anggota ;



Aryani Witasari, SH. Mhum

HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

- *Siapa yang menguasai lautan akan menguasai perdagangan.*
- *Menuntut ilmu adalah wajib bagi setiap Muslim (Hadist).*
- *Allah akan meninggikan orang-orang yang beriman diantara kamu dan orang-orang yang diberi ilmu pengetahuan beberapa derajat (Al Mujadillah: 11).*
- *Dirikanlah Shalat dan cegahlah dari perbuatan yang mungkar dan bersabarlah terhadap apa yang menimpa kamu. Sesungguhnya yang demikian itu termasuk hal-hal yang diwajibkan oleh Allah (Luqman: 17).*
- *Tak ada kesuksesan tanpa usaha, tak ada usaha tanpa hambatan dan rintangan
.....Hadapilah semua hambatan dan rintangan itu, jangan kau hindari.*

Skripsi ini aku persembahkan :

1. *Mama dan Papaku yang tercinta.*
2. *Kakakku dan Dede' Ryan tersayang.*
3. *Teman-temanku seperjuangan angkatan 2001 yang telah bersama-sama selama hampir 4 tahun dengan penuh suka dan duka yang telah terlewati.*
4. *Siapapun yang telah memberiku semangat dan kasih sayangnya untukku, Thanks for love to me...*
5. *Almamaterku.*

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr.Wb.

Alhamdulillahirobbil alamin, segala puji syukur bagi Allah S.W.T. atas rahmat dan nikmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian dan penulisan skripsi ini. Skripsi ini dengan judul **“TUNTUTAN GANTI RUGI (KLAIM) TERHADAP PENGIRIMAN BARANG PADA PERUSAHAAN PELAYARAN DI PT. DJAKARTA LLOYD SEMARANG”** merupakan skripsi yang disusun dan diajukan guna memperoleh Gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.

Sehubungan dengan penyusunan skripsi ini, penulis menyadari bahwa kemampuan dan pengetahuan yang penulis miliki sangat terbatas, maka penulis sangat mengerti tanpa adanya bantuan dari berbagai pihak yang bersangkutan dalam membantu penyelesaian skripsi ini mungkin tidak akan tercapai.

Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Prof. Dr. dr. H.M. Rofiq Anwar, SP. PA. selaku Rektor Unissula.
2. Bapak H. Mahfudz Ali, SH. Msi. selaku Dekan Fakultas Hukum Unissula.
3. Ibu Aryani Witasari SH. Mhum. selaku pembimbing skripsi ini yang telah mengorbankan waktu, tenaga dan pikiran untuk memberikan bimbingan serta saran-saran dalam penulisan skripsi ini.
4. Ibu Indah Setyowati SH. MH. selaku Dosen Wali yang telah banyak memberikan nasehat dan dorongannya selama ini.

5. Seluruh Dosen Fakultas Hukum Unissula yang telah mendidik penulis serta memberikan ilmu pengetahuan selama mengikuti kuliah di Fakultas Hukum dan segenap karyawan administrasi Fakultas Hukum Unissula.
6. Bapak Capt. Sunarjo selaku Pimpinan dan Bapak Pratama Adi SE. selaku Kepala Bagian Administrasi PT. Djakarta Lloyd Semarang yang telah memberikan ijin bagi penulis untuk melakukan penelitian.
7. Bapak Budi Pratigny selaku Ass. Marketing Manager PT. Djakarta Lloyd Semarang yang telah memberikan bimbingan dan saran-sarannya selama penulis melaksanakan penelitian.
8. Kedua orang tuaku, Mbak Rany, Mas Aryo, dan semua sobat-sobatku yang telah banyak memberikan bantuan, doa, serta semangatnya selama ini.
9. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu, yang telah banyak mendukung dan membantu penulis selama penyusunan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih terdapat kekurangan dan jauh dari kesempurnaan, oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun. Semoga skripsi ini dapat memberikan sumbangan pengetahuan dan manfaat bagi pembaca.

Semarang, Februari 2005

Penulis

Sonia Indrasari

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	x
BAB I	
Pendahuluan	1
A. Alasan Pemilihan Judul	1
B. Pembatasan Masalah	6
C. Perumusan Masalah	7
D. Tujuan dan Kegunaan Penelitian	7
E. Metode Penelitian.....	8
F. Terminologi	10
G. Sistematika Penulisan	11
BAB II	
Tinjauan Pustaka	13
A. Pengangkutan Barang Melalui Laut.....	13
1. Pengertian Pengangkutan Barang Melalui Laut	13
2. Dasar Hukum Pengangkutan Laut	14
2.1. Dasar Hukum Pengangkutan Laut Di dalam	
Undang-undang	14
2.2. Dasar Hukum Pengangkutan Laut Di luar	
Undang-undang.....	15
3. Pengertian Perjanjian Pengangkutan Laut	16

4. Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Di Laut.....	17
4.1. Pihak Pengirim Barang	17
4.2. Pihak Pengangkut	19
4.3. Pihak Penerima Barang	19
4.4. Barang Itu Sendiri	20
B. Ganti Rugi Yang Menjadi Tanggung Jawab Pengangkut.....	21
1. Tanggung Jawab Pengangkut	21
1.1. Tanggung Jawab Pengangkutan Barang.....	21
1.2. Tanggung Jawab Pengangkutan Orang.....	23
2. Dasar Hukum Tanggung Jawab dan Ganti Rugi.....	25
3. Pembatasan Tanggung Jawab Pengangkut	25
4. Dokumen Pengangkutan	29
5. Pengertian Tuntutan Ganti Rugi (Klaim).....	34
6. Cara Menentukan Ganti Rugi	34
7. Prosedur Penyelesaian Tuntutan Ganti Rugi (Klaim) Secara Umum.....	36
BAB III Hasil Penelitian dan Pembahasan	39
A. Gambaran Umum Perusahaan PT. Djakarta Lloyd.....	39
1. Sejarah Berdirinya PT. Djakarta Lloyd	39
2. Struktur Organisasi PT. Djakarta Lloyd.....	41
3. Bidang Usaha PT. Djakarta Lloyd	50
4. Wilayah Kerja PT. Djakarta Lloyd	50
B. Tanggung Jawab PT. Djakarta Lloyd Dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut	51
1. Tanggung Jawab PT. Djakarta Lloyd Sebagai Pengangkut	51
2. Pembatasan Tanggung Jawab PT. Djakarta Lloyd.....	60

C. Penyelesaian Tuntutan Ganti Rugi (Klaim)	
di PT. Djakarta Lloyd	67
1. Dokumen Yang Diperlukan.....	67
2. Pihak-pihak Yang Terkait Dengan PT. Djakarta Lloyd	
Dalam Penanganan Klaim.....	70
3. Praktek Penyelesaian Tuntutan Ganti Rugi	
Pada PT. Djakarta Lloyd	72
4. Contoh Penyelesaian Ganti Rugi (Klaim) Oleh	
PT. Djakarta Lloyd Cabang Semarang	79
4.1. Contoh Klaim Ganti Rugi Yang Ditolak.....	79
4.2. Contoh Klaim Ganti Rugi Yang Diterima	81
D. Faktor Penghambat Dalam Menangani Penyelesaian	
Tuntutan Ganti Rugi	83
1. Faktor Penghambat	83
1.1. Faktor Penghambat Internal.....	83
1.2. Faktor Penghambat Eksternal.....	84
2. Solusi Dari Faktor Penghambat Yang Terjadi.....	84
2.1. Solusi Faktor Penghambat Internal.....	84
2.2. Solusi Faktor Penghambat Eksternal.....	85
E. Analisa Data.....	85
 BAB IV	
Penutup.....	96
A. Kesimpulan	96
B. Saran-saran	100
 DAFTAR PUSTAKA.....	102
LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
GAMBAR 1 : Struktur Organisasi PT. Djakarta Lloyd Cabang Semarang	41
GAMBAR 2 : Diagram Alur Pengangkutan Ekspor Barang Melalui Jalur Laut Pada PT. Djakarta Lloyd Cabang Semarang	52
GAMBAR 3 : Prosedur Penyelesaian Klaim Yang Dilakukan Oleh PT. Djakarta Lloyd Cabang Semarang.....	76



BAB I

PENDAHULUAN

A. Alasan Pemilihan Judul

Pengangkutan diartikan sebagai pemindahan barang atau manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.

Pengangkutan di laut adalah proses kegiatan memuat barang dari tempat permuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang dari alat pengangkutan ke tempat yang telah ditentukan.¹⁾

Mengenai fungsi pengangkutan, H.M.N Purwosutjipto SH, dalam bukunya menyatakan bahwa fungsi pengangkutan ialah memindahkan barang/orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud meningkatkan daya guna dan nilai.²⁾

Dasar hukum pengangkutan laut dapat kita lihat dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) dan di luar KUHD. Yang ada dalam KUHD, Buku Kedua ialah :

- a. Bab V : tentang pencarteran kapal;
- b. Bab V-A : tentang pengangkutan barang;
- c. Bab V-B : tentang pengangkutan orang;

1) Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Laut, Darat dan Udara*, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, hal 19.

2) H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Jilid 5*, Penerbit Djambatan, Jakarta, 1985, hal 187.

Untuk aturan yang ada di luar KUHD, misalnya :

1. *Indonesische Scheepvaartwet* 1936 (Undang-undang tentang pelayaran Indonesia 1936), S. 1936-700 bsd. S. 1948-224.
2. *Indonesische Scheepvaartverordening* 1936 (Peraturan Pemerintah tentang Pelayaran Indonesia 1936); S. 1936-703 bsd. S. 1937-445, 609; S. 1940-62; LN 1956-31, LN 1958-74;
3. Peraturan Pemerintah No. 2 Tahun 1969, tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut (LN 1969-2);
4. Undang-undang No. 21 Tahun 1992, tentang Pelayaran;
5. Peraturan Pemerintah No. 82 Tahun 1999, tentang Angkutan di Perairan;
6. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 33 Tahun 2001, tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut;
7. Surat Edaran Dirjen Hubla No. AL. 62/1/8-01, tentang Pembaharuan Surat Ijin Usaha Perusahaan Pelayaran (SIUPAL), Surat Ijin Operasi Perusahaan Non Pelayaran (SIOPSUS) dan identitas perusahaan yang dapat melaksanakan keagenan umum.

Penyelenggaraan pengangkutan barang juga tidak lepas dari peranan pengangkut sebagai pihak yang mengusahakan pengangkutan dengan menggunakan kapal sebagai alat angkutnya.

Pengertian pengangkut telah banyak diatur baik dalam undang-undang maupun konvensi-konvensi Internasional. Untuk pengangkutan barang, Pasal 466 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) menyebutkan:

Pengangkut dalam arti bab ini adalah barang siapa yang, baik dengan persetujuan carter menurut-waktu atau carter menurut-perjalanan, baik dengan sesuatu persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang, yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan.

Menurut *The Hague Rules* 1924, tentang pengertian pengangkut adalah termasuk pemilik kapal atau pihak pengguna penyedia kapal dalam hal dicarter yang telah mengadakan perjanjian pengangkutan.³⁾

Adapun kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dan menjaganya sampai di tempat tujuan (Pasal 468 ayat (1) KUHD). Dari kewajiban ini timbul tanggung jawab pengangkut, yaitu bahwa pengangkut berkewajiban menanggung segala kerugian yang timbul atas barang/orang yang diangkutnya selama dalam jangka waktu pengangkutan.

Dalam hal tanggung jawab pengangkut, pengangkut diwajibkan mengganti kerugian karena tidak diserahkannya atau karena rusaknya barang, kecuali bahwa pengangkut dapat membuktikan tidak diserahkannya atau karena rusaknya barang itu terjadi karena suatu peristiwa yang tidak dapat dihindari terjadinya, akibat dari sifat, keadaan atau cacat barang itu sendiri atau kesalahan pengirim (Pasal 468 ayat (2) KUHD). Selain itu, pengangkut bertanggung jawab juga terhadap perbuatan-perbuatan mereka yang

³⁾ Wiwoho Soedjono, *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut*, Penerbit PT. Bina Aksara, Jakarta, 1982, hal 73.

dipekerjakannya atau terhadap benda-benda yang dipergunakannya dalam pengangkutan (Pasal 468 ayat (3) KUHD).

Pasal 7 Peraturan Pemerintah no.17 tahun 1988 menyatakan bahwa perusahaan pelayaran bertanggung jawab sebagai pengangkut penumpang, barang dan hewan sesuai dengan ketentuan peraturan perundangan yang berlaku/persyaratan perjanjian pengangkutan/kelaziman yang berlaku dalam dunia pelayaran.

Dalam Pasal 86 ayat (1) Undang-undang no. 21 tahun 1992 tentang pelayaran, disebutkan bahwa :

Perusahaan angkutan diperairan bertanggung jawab atas akibat yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya berupa :

- a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
- b. musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut;
- c. keterlambatan angkutan penumpang, dan atau barang yang diangkut;
- d. kerugian pihak ketiga.

Di dalam Pasal 468 ayat (1) Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) disebutkan bahwa :

Perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga akan keselamatan barang yang harus diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut.

Menurut *The Hague Rules* tanggung jawab pengangkut dimulai sejak saat pemuatan sampai pembongkaran muatan dari kapal. Ketentuan ini telah memuat saat dimulai dan diakhirinya tanggung jawab pengangkut.

Pelayaran di laut mempunyai banyak resiko yang tidak selalu dapat diperhitungkan terjadinya. Dapat dimengerti bila dalam praktek para

pengangkut cenderung untuk membatasi tanggung jawabnya atas kerusakan atau hilangnya barang-barang yang diangkut, dengan mengadakan syarat-syarat dalam perjanjian pengangkutan.

PT. DJAKARTA LLOYD sebagai salah satu Badan Usaha Milik Negara yang merupakan perusahaan jasa pengangkutan laut (*Shipping Company*) yang usahanya bergerak di bidang perniagaan. Usaha utamanya adalah mengangkut barang dari tempat yang satu ke tempat yang lainnya dengan menerima sewa sebagai imbalan atau balas jasa pada perusahaan. Sedangkan bidang usaha yang menjadi milik perusahaan ini adalah keagenan, yaitu: jasa dalam melayani kapal-kapal asing yang singgah (antar samudra), pengangkutan barang atau *container*, jasa pelayaran dan menyewakan gudang. Oleh karena itulah PT. DJAKARTA LLOYD dalam melakukan kegiatan usahanya tersebut tidak jarang sering menghadapi hambatan dan bahaya, karena PT. DJAKARTA LLOYD harus bisa menjamin keamanan dan keselamatan barang yang dimuat sampai pada tujuan akhir.

Adapun yang termasuk dalam jenis-jenis kerugian yang ada di Perusahaan Pelayaran PT. DJAKARTA LLOYD adalah :

1. Keterlambatan

Bahwa barang yang dikirimkan tidak sampai pada tujuannya sesuai dengan jadwal. Hal ini bisa diakibatkan karena faktor alam atau faktor manusianya. Di dalam kerugian yang diakibatkan karena terjadinya faktor

alam ini si pengirim barang tidak dapat menuntut ganti rugi pada pihak pengangkut (PT. DJAKARTA LLOYD).

2. Kekurangan / kehilangan

Bahwa jumlah barang yang telah dikirimkan tersebut tidak sesuai dengan jumlah yang tertera dalam bukti pengiriman / mengalami kehilangan.

3. Kerusakan

Bahwa barang yang dikirimkan tersebut mengalami kerusakan. Namun apabila kerusakan barang itu disebabkan karena malapetaka yang tak dapat dihindarkan terjadinya, seperti sifat keadaan cacat dari barang itu sendiri/karena suatu kesalahan pengirim sendiri, maka pihak pengangkut tidak wajib untuk mengganti kerugian tersebut.

Dengan adanya jenis-jenis kerugian tersebut di atas, maka penulis tertarik ingin mengetahui lebih dalam mengenai bagaimana penyelesaian tuntutan ganti rugi (klaim) pada Perusahaan Pelayaran PT. DJAKARTA LLOYD apabila dalam pengiriman barang melalui laut tersebut mengalami kerugian, yang secara langsung atau tidak langsung PT. DJAKARTA LLOYD tersebut harus menangani berbagai tuntutan ganti rugi (klaim) yang mungkin terjadi itu.

B. Pembatasan Masalah

Untuk mempermudah penulisan dalam penelitian ini, maka penulis akan membatasi masalah tuntutan ganti rugi dalam pengangkutan laut

terhadap pengiriman barang ini hanya pada perusahaan pelayaran di PT. DJAKARTA LLOYD Semarang. Hal ini untuk mengingat keterbatasan waktu, tenaga dan biaya dari penulis.

C. Perumusan Masalah

Untuk lebih mendalami masalah yang berkaitan dengan tuntutan ganti rugi dalam pengangkutan laut terhadap pengiriman barang pada perusahaan pelayaran ini, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah tanggung jawab PT. DJAKARTA LLOYD dalam pengangkutan barang melalui laut ?
2. Bagaimanakah penanganan penyelesaian tuntutan ganti rugi (klaim) dalam pengangkutan barang melalui laut di PT. DJAKARTA LLOYD Semarang ?
3. Faktor-faktor apa sajakah yang menjadi penghambat dalam menangani penyelesaian tuntutan ganti rugi di PT. DJAKARTA LLOYD Semarang dan bagaimanakah solusinya ?

D. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui tentang tanggung jawab PT. DJAKARTA LLOYD dalam pengangkutan barang melalui laut.

- b. Untuk mengetahui tentang penanganan penyelesaian tuntutan ganti rugi (klaim) dalam pengangkutan barang melalui laut di PT. DJAKARTA LLOYD Semarang.
- c. Untuk mengetahui tentang faktor-faktor yang menjadi penghambat dalam menangani penyelesaian tuntutan ganti rugi di PT. DJAKARTA LLOYD Semarang dan solusinya.

2. Kegunaan Penelitian

a. Kegunaan Teoritis

Dari penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan penulis terutama mengenai ilmu pengetahuan hukum ekonomi, khususnya yang berkaitan dengan tuntutan ganti rugi dalam pengangkutan laut.

b. Kegunaan Praktis

Dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pada khasanah ilmu pengetahuan hukum dan informasi bagi masyarakat yang membutuhkan.

E. Metode Penelitian

1. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang dipergunakan adalah yuridis sosiologis, yaitu dalam mencari data tidak hanya bersumber pada segi yuridis saja melainkan juga memperhatikan segi-segi lainnya, seperti segi sosial, ekonomi, budaya dan sebagainya. Jadi pendekatan secara yuridis

sosiologis maksudnya adalah selain menggunakan asas-asas dan prinsip hukum dalam meninjau, melihat dan menganalisa masalah, peneliti juga meninjau bagaimana pelaksanaannya dalam prakteknya.

2. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian deskriptif-analitis, yaitu penelitian yang semata-mata hanya melukiskan atau menggambarkan keadaan objek penelitian secara umum. Dalam hal ini tujuan dari deskriptif-analitis adalah menggambarkan secara analisis objek penelitian secara aktual atau yang ada pada saat sekarang.

3. Metode Penentuan Sampel

Dalam penelitian ini, penentuan sampel berdasarkan "*purposive sampling*", yaitu dilakukan dengan cara mengambil subyek didasarkan pada tujuan. Hal ini karena alasan keterbatasan waktu, tenaga dan biaya, sehingga tak dapat mengambil sampel yang besar jumlahnya. Untuk itu yang akan menjadi responden di sini adalah Bulog dan PT. Dan Liris.

4. Metode Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, data yang dikumpulkan meliputi :

a. Data Primer

Pengumpulan data primer dilakukan dengan wawancara atau *interview*, guna mendapatkan informasi yang lengkap mengenai penanganan bila terjadi tuntutan ganti rugi (klaim) dalam pengiriman barang melalui pengangkutan laut.

b. Data Sekunder

Pengumpulan data sekunder ini diperoleh melalui bahan kepustakaan, yaitu data yang dikumpulkan berdasarkan dari buku-buku literatur, undang-undang dan catatan-catatan yang ada hubungannya dengan judul penulisan hukum ini.

5. Metode Analisa Data

Data penelitian yang telah disajikan dalam bentuk tabel-tabel maupun uraian deskriptif selanjutnya dianalisis. Analisa yang digunakan dalam data penelitian ini dilakukan dengan metode analisa deskriptif-kualitatif, yaitu pembahasan hasil penelitian yang berbentuk uraian-uraian deskriptif dan bukan dalam bentuk uraian statistik.

F. Terminologi

Di dalam penulisan skripsi ini penulis menyajikan beberapa istilah yang terdapat dalam laporan skripsi ini. Istilah-istilah yang dimaksud adalah sebagai berikut :

1. Pengangkut : pemilik kapal atau pihak pengguna penyedia kapal dalam hal dicarter yang telah mengadakan perjanjian pengangkutan.
2. Pengangkutan : usaha membawa, mengantar, atau memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain.

3. Barang : benda umum (segala sesuatu yang berwujud atau berjasad).
4. Tuntutan / klaim : pengakuan atas suatu fakta bahwa seseorang berhak (memiliki atau mempunyai) sesuatu.
5. Ganti rugi : hak seseorang untuk mendapatkan pemenuhan atas tuntutan yang berupa imbalan sejumlah uang karena diakibatkan keadaan tertentu.
6. Shipping Company : suatu perusahaan jasa angkutan laut dengan mengoperasikan kapal-kapal yang dimiliki dan bertanggung jawab dari satu pelabuhan ke pelabuhan yang lain.
7. Container : suatu tempat sebagai pelindung untuk menyimpan barang-barang yang akan diangkut.
8. PT. : Perseroan Terbatas.
9. SIUPAL : Surat Ijin Usaha Perusahaan Angkutan Laut.
10. SIOPSUS : Surat Ijin Operasi Perusahaan Angkutan Laut Khusus.
11. KUHD : Kitab Undang-undang Hukum Dagang.

G. Sistematika Penulisan

Bab I : PENDAHULUAN

Dalam pendahuluan ini terdiri dari :

Alasan pemilihan judul, perumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, metode penelitian, serta sistematika penulisan. .

Bab II : TINJAUAN PUSTAKA

Dalam tinjauan pustaka ini terdiri dari :

Pengangkutan barang melalui laut, dan ganti rugi yang menjadi tanggung jawab pengangkut.

Bab III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini terdiri dari :

Tanggung jawab pihak pengangkut dalam pengangkutan barang di laut, penanganan penyelesaian ganti rugi (klaim) dalam pengangkutan barang melalui laut di PT. DJAKARTA LLOYD Semarang, faktor-faktor penghambat dalam menangani tuntutan ganti rugi di PT. DJAKARTA LLOYD Semarang dan solusinya.

Bab IV : PENUTUP

Dalam penutup ini terdiri dari :

Kesimpulan yang merupakan kristalisasi hasil penelitian dan pembahasan dari permasalahan yang muncul dalam pengangkutan barang di laut ini, serta mencoba memberikan saran-saran bagi pihak-pihak yang berkompeten dengan pelaksanaan pengangkutan barang di laut.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengangkutan Barang Melalui Laut

1. Pengertian Pengangkutan Barang Melalui Laut

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, yang dimaksud pengangkutan ialah : usaha membawa, mengantar, atau memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain.¹⁾

Dengan semakin meningkatnya kegiatan usaha atau bisnis di sektor perdagangan dalam negeri maupun luar negeri sangatlah diperlukan jasa angkutan laut atau pengangkutan barang melalui laut. Peraturan Pemerintah No. 82 tahun 1999 Pasal 1 ayat (2) tentang angkutan perairan, menyatakan :

Angkutan laut adalah setiap kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal untuk mengangkut penumpang, barang dan atau hewan dalam satu perjalanan atau lebih dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain, yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut.

Dari rumusan Pasal 1 ayat (2) No. 82 tahun 1999 dapat diketahui bahwa pengangkutan melalui laut diselenggarakan atau dilaksanakan oleh perusahaan angkutan laut. Dengan demikian maka perusahaan angkutan tersebut berkedudukan sebagai pihak pengangkut dalam pengangkutan barang melalui laut.

1) Moeliono, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Penerbit Balai Pustaka, Jakarta, 1989, hal 656.

Tentang apa yang diartikan dengan barang dalam pengangkutan barang itu, KUHD dalam Buku II Bab ke-VA tidak memberikan rumusannya. Di situ hanya disebutkan dengan “barang saja”.

The Hague Rules 1924 di dalam Pasal I (C) memberi pengertian apa yang disebut “barang” sebagai berikut :

“Goods includes woods, wares, merchandise and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried in deck and is to be carried”.

Jadi menurut Pasal tersebut, yang masuk pengertian barang yaitu barang-barang yang dibuat dari tanah atau besi terbuat dari kayu atau tembaga, barang-barang dagangan dan macam-macam hal apa saja, kecuali hewan-hewan yang hidup dan muatan yang telah ditetapkan dalam suatu perjanjian pengangkutan untuk diangkut di dalam dek.

Sedang menurut *The Hamburg Rules 1978* pengertian barang adalah lebih luas, yakni meliputi juga binatang-binatang yang hidup dan barang-barang yang dimasukkan dalam *container* (peti kemas) atau pembungkus.

2. Dasar Hukum Pengangkutan Laut

2.1. Dasar Hukum Pengangkutan Laut Di dalam Undang-undang

Dasar hukum pengangkutan laut yang ada di dalam Undang-undang ialah :

a. Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) Buku Kedua, yaitu :

- Bab V : tentang pencarteran kapal ;

- Bab V-A : tentang pengangkutan barang ;
 - Bab V-B : tentang pengangkutan orang.
- b. *Indonesische Scheepvaartwet* 1936 (Undang-undang tentang Pelayaran Indonesia 1936), S. 1936-700 bsd. S. 1948-224.
- c. Undang-undang No. 21 tahun 1992, tentang Pelayaran.

2.2. Dasar Hukum Pengangkutan Laut Di luar Undang-undang

Dasar hukum pengangkutan laut yang ada di luar Undang-undang antara lain ialah :

- a. *Indonesische Scheepvaartverordening* 1936 (Peraturan Pemerintah tentang Pelayaran Indonesia 1936); S. 1936-703 bsd.S. 1937-445, 609; S. 1940-62; LN 1956-31, LN 1958-74;]
- b. Peraturan Pemerintah No.2 tahun 1969, tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut (LN 1969-2);
- c. Peraturan Pemerintah No. 82 tahun 1999, tentang Angkutan di Perairan;
- d. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 33 tahun 2001, tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut;
- e. Surat Edaran Dirjen Hubla No. AL. 62/1/8-01, tentang Pembaharuan Surat Ijin Usaha Perusahaan Pelayaran (SIUPAL), Surat Ijin Operasi Perusahaan Non Pelayaran (SIOPSUS) dan identitas perusahaan yang dapat melaksanakan keagenan umum.

3. Pengertian Perjanjian Pengangkutan Laut

Perjanjian pengangkut adalah suatu perjanjian di mana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu ke lain tempat, sedang pihak lain menyanggupi akan membayar ongkosnya.²⁾

Buku Kedua Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) tidak memberikan definisi tentang perjanjian pengangkutan. Tetapi pengertian dari perjanjian pengangkutan itu ditafsirkan seperti ketentuan yang dimuat dalam titel V-A Buku Kedua KUHD tersebut. Demikian juga *The Hague Rules* tidak menetapkan definisi dari perjanjian pengangkutan itu. Tetapi dari rumusannya dinyatakan bahwa perjanjian pengangkutan laut (*contract of carriage by sea*) memberi kewajiban kepada pengangkut untuk melakukan pengangkutan di laut. Pengangkutan dari pelabuhan yang satu ke pelabuhan yang lain dan terhadap pelaksanaan pengangkutan tersebut pengangkut berhak atas pembayaran atau uang angkutan.

Mengenai ketentuan dan pembatasan pihak-pihak dalam hal kebebasan membuat perjanjian tersebut diatur di dalam Pasal 1320 Kitab Undang-undang Hukum Perdata, dimana suatu perjanjian adalah sah apabila telah memenuhi syarat sebagai berikut :

- a. Ada persetujuan kehendak ;
- b. Kecakapan pihak-pihak ;
- c. Ada hal tertentu ;

²⁾ R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1989, hal 69.

d. Ada kausa yang halal.

4. Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Di Laut

Perjanjian pengangkutan barang melalui laut, baik dalam mengadakan perjanjian pengangkutan maupun dalam pelaksanaan pengangkutan banyak diserahkan kepada orang lain yang ahli di bidangnya masing-masing. Dalam perjanjian pengangkutan tersebut adakalanya dimuat mengenai pihak-pihak yang terlibat dalam pelaksanaan pengangkutan barang itu. Pihak-pihak yang bersangkutan dalam penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut meliputi :

1. pihak pengirim barang
2. pihak pengangkut
3. pihak penerima barang
4. barang itu sendiri

4.1. Pihak Pengirim Barang

Pengirim barang sebagai salah satu pihak di dalam perjanjian pengangkutan menandatangani surat angkutan pengiriman barang, meski dalam praktek penyelenggaraan pengangkutan tidak disyaratkan penandatanganan surat angkutan tersebut. Pada umumnya pihak pengirim barang belum tentu sebagai pemilik barang tersebut. Pemilik barang lazimnya menyerahkan pengiriman barang-barang tersebut kepada orang lain untuk diurus. Dalam hal pengangkutan di laut pengurusannya diserahkan kepada

ekspediter. Di dalam Pasal 86 KUHD menyebutkan ekspediter adalah orang yang pekerjaannya menyuruh mengangkut barang-barang perniagaan dan barang-barang di darat atau di perairan. Berarti di sini ekspediter tidak menangani sendiri pengangkutan barang-barang yang dipercayakan kepadanya, namun hanya mencari alat pengangkut barang saja.

Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) tidak merumuskan siapa yang dimaksud sebagai pihak pengirim barang. Sehingga dapat disimpulkan bahwa pihak pengirim barang itu dapat sebagai pengirim barang itu sendiri tapi bisa juga orang lain.

The Hague Rules juga tidak memberikan rumusan tentang siapa yang diartikan sebagai pengirim barang itu. Namun *The Hamburg Rules* memuat rumusan siapa yang dimaksud dengan pengirim barang. Pasal 1 ayat (3) *The Hamburg Rules* berisi :

“Shipper” means any person by whom or in whose name on or whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier, or any person by whom or in whose behalf to the goods are actually delivered to the carrier in relation to the contract of carriage by sea.

Jadi pengirim barang menurut konvensi ini adalah setiap orang untuk siapa atau untuk atas nama siapa perjanjian pengangkutan barang-barang di laut itu telah diadakan dengan pihak pengangkut melalui terjadinya perjanjian pengangkutan di laut.

Sebagai contoh yang pernah menjadi pihak pengirim barang adalah PT. Dan Liris Solo, juga merupakan pelanggan dari PT. Djakarta Lloyd, yang biasa untuk mengirimkan kain.

4.2. Pihak Pengangkut

Seperti yang telah diterangkan di depan, yang dimaksud dengan pihak pengangkut adalah pihak (dalam hal ini adalah perusahaan pelayaran) yang mengikatkan diri untuk melaksanakan pengangkutan barang-barang atau penumpang, baik seluruhnya atau sebagian menyebrang lautan.

Menurut Pasal 1 *The Hamburg Rules*, pengangkut dapat dibedakan sebagai pengangkut (*carrier*) dan pengangkut sesungguhnya (*actual carrier*). Pengangkut disini adalah setiap orang untuk siapa atau untuk nama siapa perjanjian pengangkutan barang di laut itu diadakan dengan pihak mereka yang berkepentingan dengan barang-barang muatan. Pengangkut sesungguhnya adalah mereka yang melaksanakan pengangkutan barang atau sebagian pengangkutan yang telah dipercayakan kepadanya oleh pengangkut dan termasuk pula orang lain terhadap siapa pelaksanaannya telah dipercayakan kepadanya.³⁾

Sebagai contoh pula dalam hal ini PT. Djakarta Lloyd merupakan salah satu pihak yang disebut dengan pihak pengangkut.

4.3. Pihak Penerima Barang

³⁾ Wiwoho Soedjono, *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut*, PT. Bina Aksara, Jakarta, 1982, hal 125.

Pihak penerima barang dalam perjanjian pengangkutan melalui laut adalah mereka yang namanya tertulis di dalam konosemen sebagai pihak yang akan menerima barang-barang yang akan diangkut oleh pengangkut.

Selanjutnya dengan memperhatikan rumusan yang terdapat dalam Pasal 510 ayat (1) KUHD yang menentukan bahwa pemegang yang sah dalam arti memegang konosemen yang sah berhak menuntut penyerahan barang di tempat tujuan sesuai dengan isi konosemen, kecuali apabila ia telah menjadi pemegang dengan cara melawan hukum.

The Hague Rules tidak memuat ketentuan siapa yang disebut sebagai penerima barang. Tetapi *The Hamburg Rules* artikel 1 angka 4 menyebutkan :

“Consignee” means the person entitled to take delivery of the goods.

Yang dimaksud penerima barang adalah mereka yang diberi atau memperoleh hak untuk penyerahan barang.

Sebagai contoh yang menjadi pihak penerima barang adalah PT. Dunlop di Australia yang mendapatkan pengiriman kain dari PT. Dan Liris tadi.

4.4. Barang Itu Sendiri

Pengertian barang tidak dijumpai dalam KUHD. Pasal 499 KUHD menyebutkan pengertian benda secara yuridis adalah segala sesuatu yang dapat menjadi obyek hak milik. Dalam ketentuan tersebut yang merupakan benda adalah barang berwujud yang dapat ditangkap dengan panca indera dan barang tak berwujud.

Menurut kenyataan yang sering terjadi dalam praktek pengangkutan, yang dimaksud barang-barang ialah barang-barang yang dimasukkan ke dalam pembungkusan atau barang-barang yang dimasukkan dalam peti kemas.

Sebagai contoh barang-barang yang biasa diangkut melalui pengangkutan laut ialah kain, benang, *furniture*, *garment*, beras, dan lain-lain.

B. Ganti Rugi Yang Menjadi Tanggung Jawab Pengangkut

1. Tanggung Jawab Pengangkut

1.1. Tanggung Jawab Pengangkutan Barang

Pelayaran di laut yang fungsinya mengangkut barang-barang dari suatu tempat ke tempat lain, mengandung resiko yang besar terhadap barang-barang yang diangkut maupun terhadap alat-alat angkutannya.

Prinsip pertama dalam perjanjian pengangkutan adalah mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang-barang yang diangkutnya mulai saat diterimanya barang tersebut hingga sampai diserahkan.

Untuk mendapatkan gambaran yang lebih jelas mengenai pertanggung jawaban maka perlu diperhatikan pada Pasal 468 KUHD yang berbunyi sebagai berikut :

- (1). Perjanjian Pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut.
- (2). Pengangkut diwajibkan mengganti kerugian yang disebabkan karena tidak diserahkan barang seluruhnya atau sebagian atau karena kerusakan, kecuali bilamana ia membuktikan bahwa tidak diserahkan

- karena tidak dapat dicegah atau dihindarinya akibat dari sifat keadaan atau cacat benda sendiri atau kesalahan pengirim.
- (3). Ia bertanggung jawab terhadap perbuatan-perbuatan dari mereka yang ia pekerjakan dan terhadap benda-benda yang ia gunakan pada pengangkutan.

Dalam Pasal 91 KUHD disebutkan juga bahwa :

Pengangkut dan juragan perahu harus menanggung segala kerusakan yang terjadi pada barang dagangan dan lainnya setelah barang itu mereka terima untuk diangkut, kecuali kerusakan yang diakibatkan karena sesuatu cacat pada barang itu sendiri, karena keadaan yang memaksa, atau karena kesalahan, atau kealpaan sipengirim atau ekspediter.

Oleh Undang-undang, disebutkan bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab atas pencurian dan kehilangan barang-barang berharga seperti emas, perak, batu permata dan sebagainya apabila kepadanya tidak diberitahukan tentang sifat dan harga barang itu sebelum atau pada saat barang diserahkan pada pengangkut. Ketentuan Pasal 469 KUHD ini dapat dimengerti sebab barang-barang berharga lebih mudah menarik perhatian/ minat pencuri di kapal.

Sedangkan bila dilihat dari Undang-undang No. 21 Tahun 1992 tentang pelayaran, maka tugas perusahaan pelayaran adalah mengangkut barang dari satu pelabuhan ke pelabuhan tujuan lainnya yang telah ditetapkan, dengan memperhatikan azas-azas "*due diligence*" yaitu menyelenggarakan pengangkutan dengan selayaknya artinya membuat kapalnya laik-laut dengan cara mengawaki kapalnya sesuai dengan profesi dan kewenangannya,

melengkapi peralatan kapal yang cukup, serta memadatkan barang muatan dengan baik dan benar. ⁴⁾

Selain itu Undang-undang No. 21 Tahun 1992 juga menyebutkan dalam Pasal 86 ayat (1), yaitu :

- Perusahaan Angkutan di perairan bertanggung jawab atas akibat yang ditimbulkan oleh pengopersian kapalnya berupa :
- a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
 - b. musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut;
 - c. keterlambatan angkutan penumpang, dan atau barang-barang yang diangkut;
 - d. kerugian pihak ketiga.

Menurut *The Hague Rules* tanggung jawab pengangkut dimulai sejak saat permuatan sampai pembongkaran muatan dari kapal. Ketentuan ini telah memuat saat dimulai dan diakhirinya tanggung jawab pengangkut.

Dalam *The Hamburg Rules* lebih jelas lagi memuat ketentuan saat dimulai dan diakhirinya tanggung jawab pengangkut terhadap barang-barang yang diangkutnya. Tanggung jawab adalah ketika barang berada di bawah penguasaan pengangkut dalam hubungannya pengangkutan sampai diserahkan kepada penerima.

1.2. Tanggung Jawab Pengangkutan Orang

Dalam Pasal 522 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) menentukan :

⁴⁾ Ridwan, *Activitas EMKL dan Perusahaan Pelayaran dalam Pengangkutan Barang Ekspor- Impor*, Semarang, 2001, hal 2.

- (1). Pengangkut wajib mengusahakan keamanan penumpang sejak saat masuk kapal sampai saat keluar dari kapal.
- (2). Pengangkut wajib memberi ganti kerugian kepada penumpang karena luka-luka yang dideritanya oleh pengangkutan itu, kecuali apabila dapat dibuktikan bahwa luka itu sebagai akibat dari peristiwa yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindari akibat kesalahan penumpang sendiri.
- (3). Bila luka itu menyebabkan kematian penumpang, maka pengangkut harus memberikan ganti rugi yang diderita oleh suami atau istri yang ditinggalkan, atau anak-anak dan orangtuanya.
- (4). Bila si penumpang diangkut berdasarkan suatu persetujuan dengan suatu pihak ketiga, maka si pengangkut adalah bertanggung jawab baik terhadap pihak ketiga tersebut, maupun terhadap si penumpang serta ahli warisnya, satu sama lain dengan mengindahkan ketentuan ayat-ayat yang lalu.

Dalam pengangkutan orang, penumpang sering membawa barang-barang yang disebut bagasi. Bagasi ini menjadi tanggung jawab penumpang sendiri, sehingga bila terjadi sesuatu dengan barang itu, bukan pengangkut yang bertanggung jawab. Kecuali bila penumpang sudah berusaha menjaga dengan sungguh-sungguh, namun barang rusak atau hilang maka pengangkut bertanggung jawab atas kerugian itu, apalagi bila dalam hal ini terlibat salah seorang pegawai pengangkut.

Bila terjadi keterlambatan, pengangkut harus bertanggung jawab, kecuali dapat dibuktikan bahwa keterlambatan itu akibat suatu peristiwa yang tidak dapat dihindari terjadinya atau tak dapat dicegah. Misalnya ada angin tofan sehingga kapal harus menyimpang dari jalur yang semula akan ditempuh.

Selain itu di dalam Undang-undang No. 21 Tahun 1992 tentang pelayaran Pasal 86 ayat (1), juga mengatur mengenai tanggung jawab pengangkutan orang/ penumpang yang sudah tersebut di atas tadi.

2. Dasar Hukum Tanggung Jawab dan Ganti Rugi

Mengenai dasar hukum tanggung jawab dan ganti rugi dalam pengangkutan barang di laut dapat kita temukan dalam :

1. Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD),
 - Pasal 468 dan 91, tentang tanggung jawab pengangkut;
 - Pasal 470, tentang pembatasan tanggung jawab pengangkut;
 - Pasal 472 sampai dengan 476, tentang penentuan ganti rugi;
 - Pasal 478 dan 479, tentang hak pengangkut mendapat ganti rugi;
 - Pasal 487, tentang jangka waktu pengajuan ganti rugi.
2. Undang-undang No. 21 Tahun 1992, tentang pelayaran,
 - Pasal 86, tentang tanggung jawab pengangkut.
3. Peraturan Pemerintah No. 82 Tahun 1999, tentang angkutan di perairan,
 - Pasal 92, tentang tanggung jawab perusahaan angkutan di perairan.

3. Pembatasan Tanggung Jawab Pengangkut

Pengangkutan di laut selalu mempunyai resiko yang sangat besar. Resiko ini dapat berupa kejadian yang tidak dapat dihindari manusia. Resiko yang dimaksud dapat berupa kehilangan atau bahaya kerusakan pada barang-

barang ataupun alat-alat angkutnya. Kerugian yang ditimbulkan atas kehilangan atau bahaya kerusakan pada barang-barang dan alat angkutnya pada dasarnya harus ditanggung oleh pengangkut, maksudnya pengangkut harus bertanggung jawab atas pelaksanaan pengangkutan tersebut. Karena itulah dalam dunia pengangkutan, dibuat suatu peraturan agar pertanggung jawaban pengangkut ini dapat diatur dan tidak merugikan pengangkut juga.

Pembatasan tanggung jawab pengangkut dilakukan dengan mencantumkan syarat-syarat dalam perjanjian pengangkutan, yaitu konosemen.

Pasal 470 KUHD ayat (1), menentukan :

Pengangkut dilarang memajukan syarat-syarat kepada pengirim bahwa ia tidak bertanggung jawab atau bertanggung jawab terbatas untuk kerugian yang disebabkan karena kurang adanya pemeliharaan perlengkapan atau pengawakan alat angkutannya atau kurangnya kesanggupan alat angkutan sesuai yang diperjanjikan maupun karena perlakuan yang salah atau tidak cukup penjagaan barang-barang. Janji-janji yang bermaksud demikian adalah batal.

Ayat tersebut bersifat memaksa. Pembatasan tanggung jawab pengangkut tersebut tidak diperbolehkan, karena bila pengangkut sudah menyanggupi melakukan penyelenggaraan pengangkutan, maka harus bertanggung jawab penuh terhadap kerugian yang terjadi akibat kurangnya pemeliharaan atau pengawakan kapalny atau kurangnya kesanggupan alat angkutannya maupun karena perlakuan yang salah dari awak kapalny.

Meskipun pada prinsipnya pengangkut tidak diperbolehkan untuk membatasi tanggung jawabnya atas kerugian yang disebabkan karena kelalaian/ kesalahannya, namun Pasal 470 ayat (2) dan (3) memperkenankan untuk diperjanjikan, bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab :

- Lebih dari suatu jumlah tertentu bagi satu potong barang yang diangkutnya kecuali bila kepadanya telah diberitahukan tentang sifat dan harga barang itu sebelum atau pada waktu barang diterimanya. Adapun jumlahnya tidak boleh kurang dari Rp. 600,-.
- Apabila sifat dan harga barang itu dengan sengaja diberitahukan secara tidak benar kepadanya.

Dalam Pasal 517b KUHD menentukan bahwa konosemen yang isinya bertentangan dengan Pasal 470 tidak boleh dikeluarkan untuk pengangkutan yang berasal dari pelabuhan-pelabuhan di Indonesia.

Konvensi Internasional yang mengatur kekebalan pengangkut secara terperinci adalah *The Hague Rules*. Menurut konvensi ini ketentuan yang menyatakan bahwa dalam hal tertentu atau dalam keadaan tertentu pengangkut bebas dari tanggung jawab tersebut, namun harus dituangkan dalam *Bill of Lading* yang antara lain menyatakan bahwa pengangkut berhak menyisipkan pembatasan-pembatasan dalam hal :

- Bilamana muatan yang diserahkan pada pengangkut tidak diberi merek-merek yang jelas dan nyata atau merek-merek yang tertulis pada muatan yang tidak sempurna.

- Jika muatan yang diserahkan kepada pengangkut untuk dimuat di atas kapal ternyata dalam kondisi yang tidak baik.
- Jika pengangkut mencurigai pernyataan pengirim muatan tidak sesuai dengan keadaan yang sebenarnya dalam jumlah koli, bungkus, jumlah atau berat muatannya.

Saat ini banyak Shipping Company yang menggunakan sistem “*container*”(peti kemas) dalam melaksanakan tanggung jawabnya sebagai pengangkut laut. Dalam pengangkutan, peti kemas/ *container* dapat dibedakan menjadi dua status, yaitu :

- *Full Container Load* (FCL), yaitu *container* yang berisi muatan dari satu *shipper* dan dikirim untuk satu *consignee*.
- *Less Container Load* (LCL), yaitu suatu *container* yang berisi muatan dari beberapa *shipper* dan ditujukan untuk beberapa *consignee*.

Sedangkan model pertanggung jawaban (*ocean freight*) yang biasa ditawarkan oleh *Shipping Company* kepada *shipper* berdasarkan area pelabuhan tujuan dan model pengangkutan yang akan dibayarkan ke *Shipping Company* ialah :

1. Mode CY-CY

Shipping Company hanya bertanggung jawab dari dermaga muat ke dermaga bongkar.

2. Mode CY-CFS

Shipping Company bertanggung jawab dari dermaga muat sampai ke gudang perumpel.

3. Mode CFS-CY

Shipping Company bertanggung jawab dari gudang perumpel sampai ke pelabuhan hongkar.

4. Mode CY-FO

Shipping Company bertanggung jawab dari dermaga muat sampai kapal merapat di dermaga saja, sedang pergerakan *container* dari atas kapal sampai CY menjadi tanggung jawab penerima barang.

5. Mode Door- CY

Shipping Company bertanggung jawab dari gudang pemilik barang sampai ke pelabuhan tujuan.

6. Mode CY-Door

Shipping Company bertanggung jawab dari pelabuhan muat sampai ke gudang pemilik barang.

7. Mode Door-Door

Shipping Company bertanggung jawab dari gudang pemilik barang sampai gudang penerima barang di pelabuhan tujuan.

4. Dokumen Pengangkutan

Dokumen yang sering digunakan dalam pengangkutan laut apabila yang diangkut barang ialah konosemen (*Bill of Lading*).

Apabila pengirim menyerahkan barang-barangnya kepada pengangkut untuk diangkut, maka pengirim mendapat tanda terima dari pengangkut. Selanjutnya jika pengirim barang menghendaki, tanda terima yang ada padanya dapat ditukarkan dengan konosemen. Hal ini tercantum dalam Pasal 504 KUHD. Rasio penukaran ini adalah karena surat tanda terima itu hanya merupakan surat tanda bukti penerimaan barang dari pengangkut, sedangkan konosemen tidak hanya merupakan tanda bukti penerimaan saja tetapi juga merupakan surat berharga yang dapat diperjualbelikan.⁵⁾

Pengertian konosemen tercantum dalam Pasal 506 KUHD yang menentukan konosemen sebagai sepucuk surat yang ditanggali, dimana pengangkut menyatakan bahwa dia telah menerima barang-barang tertentu untuk diangkutnya ke suatu tempat tujuan yang ditunjuk dan di tempat itu diserahkan kepada orang yang telah ditunjuk pula, beserta klausula-klausula apa penyerahannya akan terjadi.

Konosemen yang diterbitkan ini harus dibubuhi tanggal dan materai yang ditandatangani oleh pengusaha kapal atau mereka yang diberi kuasa olehnya. Dalam Pasal 506 KUHD ayat (2) dan (3) disebutkan bahwa konosemen dapat diterbitkan dalam beberapa bentuk :

- a. konosemen atas nama (*op naam*), yaitu dengan menyebutkan nama penerima barang secara jelas dalam konosemen. Peralihan konosemen

⁵⁾ H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (5 hukum pelayaran laut dan perairan darat)*, Penerbit Djambatan, Jakarta, 1985.

tersebut dapat dilakukan dengan *cessie*, dengan membuat akta dibawah tangan.

- b. konosemen kepada pengganti atau atas pengganti (*aan order*), yaitu yang cara penyerahannya dapat dilakukan dengan endosemen, yang tertulis dibelakang B/L.
- d. konosemen kepada pembawa atau atas pembawa (*aan toonder*), yaitu yang peralihannya dapat dilakukan dari tangan ke tangan, secara fisik beralihnya.

Di Indonesia sekarang lazimnya konosemen dibuat atas nama, sedangkan konosemen atas pengganti dan konosemen atas tunjuk (kepada pembawa) tidak banyak ditemukan. Hal ini disebabkan karena para pengusaha di Indonesia lebih suka membeli barang dari pada membeli konosemen. Dan dalam praktek sering terjadi barang-barang yang diterima dari gudang tidak sesuai dengan yang tercantum dalam konosemen dalam hal jumlahnya. Konosemen atas tunjuk jarang dipakai sebab resikonya besar. Apabila konosemen tersebut hilang, maka setiap orang yang menemukannya dapat menjadi penerima yang sah. Bila konosemen telah dikeluarkan, penyerahannya tidak dapat dilakukan sebelum tiba di pelabuhan tujuan, kecuali bila semua konosemen yang dapat diperdagangkan diserahkan pada pengangkut.

Jenis-jenis dokumen dalam pengangkutan barang melalui laut adalah :

a. Resi gudang

adalah dokumen sebagai tanda bukti barang-barang yang telah diterima di gudang. Dalam resi gudang ini dicatat mengenai keadaan muatan sewaktu diterima di gudang.

b. Resi muatan

adalah dokumen yang menyatakan mengenai barang-barang yang dimuat ke kapal. Pada resi muat ini harus dicatat kondisi muatan sewaktu dimuat ke kapal.

c. Resi mualim

adalah dokumen yang menyatakan jumlah muatan yang diterima di kapal, sesuai atau tidak dengan yang dinyatakan pada resi muat.

d. Tally sheet

adalah dokumen yang menggambarkan jumlah sesungguhnya dari barang yang sudah dimuat atau dibongkar. Dalam dokumen ini harus dicatat bila ada kerusakan pada waktu dilakukan permuatan atau pembongkaran.

e. Berita acara

adalah dokumen yang menyatakan kejadian yang sebenarnya sewaktu permuatan, pembongkaran dalam pelayaran yang mengakibatkan barang menjadi rusak atau berkurang.

f. *Stowage plan*

adalah dokumen yang dibuat oleh pihak kapal yang berisi rencana penyusunan muatan yang akan dimuat di tiap-tiap palka dengan jenis muatan dan tujuan pelabuhan masing-masing.

g. *Outturn report*

adalah dokumen yang menggambarkan jumlah muatan yang diterima dalam gudang, apakah jumlah muatan yang diterima sesuai atau tidak dengan jumlah yang dinyatakan dalam *manifest*. Dokumen tersebut harus ditandatangani oleh kedua belah pihak.

h. Daftar bongkar muat

adalah dokumen yang dibuat oleh pihak kapal yang menyatakan jumlah muatan kapal yang dibongkar dari kapal. Dalam dokumen ini harus dicatat keadaan muatan sewaktu dibongkar, apakah dalam keadaan rusak/ kurang.

i. Daftar A/B (*tracer*)

adalah dokumen yang dibuat oleh pihak pelabuhan pembongkaran/ tujuan, yang dikirimkan kepada pelabuhan permuatan dan pelabuhan singgah sebelumnya untuk menyatakan adanya kekurangan bongkar atas suatu muatan. Dokumen harus segera dikembalikan kepada pelabuhan yang mengirim daftar A/B tersebut, setelah diberikan jawaban secukupnya dengan penjelasan-penjelasan.

5. Pengertian Tuntutan Ganti Rugi (Klaim)

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, klaim berarti tuntutan pengakuan atas suatu fakta bahwa seseorang berhak (memiliki atau mempunyai) sesuatu.⁶⁾

Menurut Subandi, pengertian klaim adalah suatu tuntutan pengganti kerugian yang timbul sebagai akibat dari adanya kekurangan dan atau kerusakan pada waktu penyerahan barang dari maskapai pelayaran kepada si penerima (*consignee*).⁷⁾

6. Cara Menentukan Ganti Rugi

Di dalam Pasal 468 ayat (2) KUHD menentukan bahwa :

Pengangkut diwajibkan mengganti segala kerugian, yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan, atau karena terjadi kerusakan pada barang itu, kecuali apabila dibuktikannya bahwa tidak diserahkan barang atau kerusakan tadi disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tak dapat dicegah maupun dihindarkannya, atau cacat dari pada barang itu, atau kesalahan dari si yang mengirimkannya.

Dari ketentuan Pasal tersebut di atas, timbul soal bagaimana cara menentukan ganti kerugian ? Hal ini diatur dalam Pasal 472 sampai dengan 476 KUHD, yang diperinci sebagai berikut:

⁶⁾ Moeliono, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Penerbit Balai Pustaka, Jakarta, 1989, hal 445.

⁷⁾ Subandi, *Penuntut Klaim Angkutan Laut*, Penerbit Arca, Jakarta, 1996, hal 1.

- a. Bila suatu barang tidak dapat diserahkan kepada penerimanya, maka pengangkut harus menggantinya dengan harga barang sejenis, senilai, dan sekeadaan pada saat barang yang tak dapat diserahkan itu harus diserahkan kepada penerimanya, dikurangi dengan ongkos-ongkos untuk membayar pajak, uang angkutan dan biaya-biaya lain, yaitu biaya-biaya yang harus dikeluarkan oleh si penerima, seandainya barang-barang tersebut telah diterimanya dengan baik (Pasal 472 ayat (1) KUHD);
- b. Bila tidak diserahkannya barang muatan itu karena suatu sebab, yang tidak dapat dipertanggung jawabkan kepada si pengangkut, maka jumlah ganti kerugian itu diukur dengan harga barang muatan yang sejenis, senilai dan sekeadaan pada saat barang-barang muatan itu diserahkan kepada si pengangkut (Pasal 472 ayat (2) KUHD);
- c. Bila barang muatan itu rusak, maka jumlah ganti rugi itu seperti yang ditetapkan dalam Pasal 472, dikurangi dengan harga barang yang rusak itu, selanjutnya dikurangi lagi dengan biaya-biaya lain, yakni pajak, uang angkutan dan ongkos-ongkos lain (Pasal 473 KUHD), yang seharusnya dikeluarkan oleh penerima, seandainya barang-barang itu telah diterima dengan utuh.
- d. Bila kerugian itu disebabkan karena kesengajaan atau kesalahan kasar dari pengangkut sendiri maka pengangkut dapat dituntut ganti kerugian, dan penggantian kerugian itu tidak ada batasannya, dalam arti bahwa seluruh

kerugian harus diganti. Segala janji yang bertentangan dengan ketentuan tersebut adalah batal (Pasal 476 KUHD).

- e. Bila pengangkut terlambat menyerahkan barang kepada pengirim, maka ia berkewajiban untuk memberi ganti kerugian. Tetapi kalau pengangkut dapat membuktikan, bahwa keterlambatan itu tidak mungkin dihindarkan, maka ia bebas dari pembayaran ganti rugi itu (Pasal 477 KUHD)

7. Prosedur Penyelesaian Tuntutan Ganti Rugi (Klaim) Secara Umum

Prosedur penyelesaian tuntutan ganti rugi (klaim) yang dilakukan perusahaan asuransi pada umumnya adalah sebagai berikut :

a. Pengajuan klaim

Hal ini dilakukan pihak tertanggung yang merasa mengalami suatu kerugian yang perlu diketahui dan diganti oleh pihak penanggung.

b. Inspeksi

Tindakan ini dilakukan oleh pihak penanggung (asuransi), dimana dalam inspeksi ini ditujukan untuk memastikan apakah perusahaan asuransi perlu meng-*follow-up*nya (mengambil tindakan lebih lanjut). Adapun kegiatan yang dilakukan oleh pihak asuransi dalam inspeksi antara lain adalah :

- Penyelidikan klaim

Dalam penyelidikan sebuah klaim yang timbul pada dasarnya untuk menentukan kewajiban perusahaan asuransi kepada *claimant*. Adapun

kegiatan penyelidikan ini digunakan untuk : memastikan kebenaran akan fakta-fakta yang diserahkan dalam bukti kerugian, menentukan apakah tindakan-tindakan bertanggung memenuhi kewajiban-kewajiban yang tercantum dalam kontrak dan untuk menentukan jumlah kerugian.

- Menyiapkan bukti kerugian

Setelah persyaratan untuk memperoleh ganti rugi dipenuhi bertanggung melalui penyelidikan yang dilakukan, maka kemudian disiapkan bukti kerugian oleh penanggung yang berupa formulir yang harus diisi oleh bertanggung.

- Penelitian kerugian

Hal ini dilakukan bila tidak ada kesepakatan antara bertanggung dengan penanggung mengenai jumlah kerugian. Untuk itu perlu diadakan *arbitration* (perwasitan) yaitu ditunjuk seorang penilai (*apprailer*) yang netral.

c. Pembayaran ganti rugi

Jika tuntutan klaim tersebut dirasa dapat diterima oleh pihak penanggung, maka penanggung harus berkewajiban membayar ganti rugi. Namun penanggung memerlukan waktu untuk menyelesaikan ganti rugi, karena kelengkapan atau syarat-syarat yang telah sah perlu dikumpulkan dan memerlukan waktu untuk penyelesaiannya. Tetapi bila tuntutan klaim

tersebut dirasa tidak dapat diterima (ditolak) maka penanggung hanya memberikan jawaban/ pemberitahuan dengan disertai alasan penolakan.⁸⁾



⁸⁾ Ali, A. Hasymi, *Pengantar Asuransi*, Penerbit Bumi Aksara, Jakarta, 1995, hal 266.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Perusahaan

1. Sejarah Berdirinya PT. Djakarta Lloyd

Pada awal berdirinya, PT. Djakarta Lloyd didirikan oleh para pejuang perintis kemerdekaan Indonesia, dan kini telah mampu membuktikan dharma baktinya sebagai agen pembangun pemerintah republik Indonesia. Dan pada masa berdirinya, Indonesia dalam masa-masa kekurangan bahan pokok dan Djakarta Lloyd dengan gagah berani menerobos monopoli ekonomi asing dengan mengangkat beras milik Yayasan Urusan Bahan Makanan (YUBM) yaitu cikal bakal Bulog sekarang ini.

Melihat keadaan perang yang berakhir secara fisik timbullah ide yang positif untuk mengisi kemerdekaan di bidang ekonomi, pada bidang jasa angkutan laut. Semangat yang berkobar didalam jiwa karsa dan pengabdian para pejuang itulah yang akhirnya melahirkan adanya Djakarta Lloyd. Maka tanggal 18 Agustus 1950 berdirilah perusahaan pelayaran Samudra Indonesia pertama dan murni, dan dengan identitas sebagai berikut:

Nama : N.V. DJAKARTA LLOYD

Akte No.: 18 Agustus 1950

Notaris : Raden Kadiman

Disahkan dengan ketetapan Menteri Kehakiman sesuai surat penetapan Nomor. J.A. 5/50/15 tanggal 20 Desember 1950. Dan sebagai pemimpin yang pertama dari N.V. Djakarta Lloyd ialah:

Direktur Utama : Darwis Djamin

Direktur : Mr. R.S. Budhiyarto Martoatmodjo

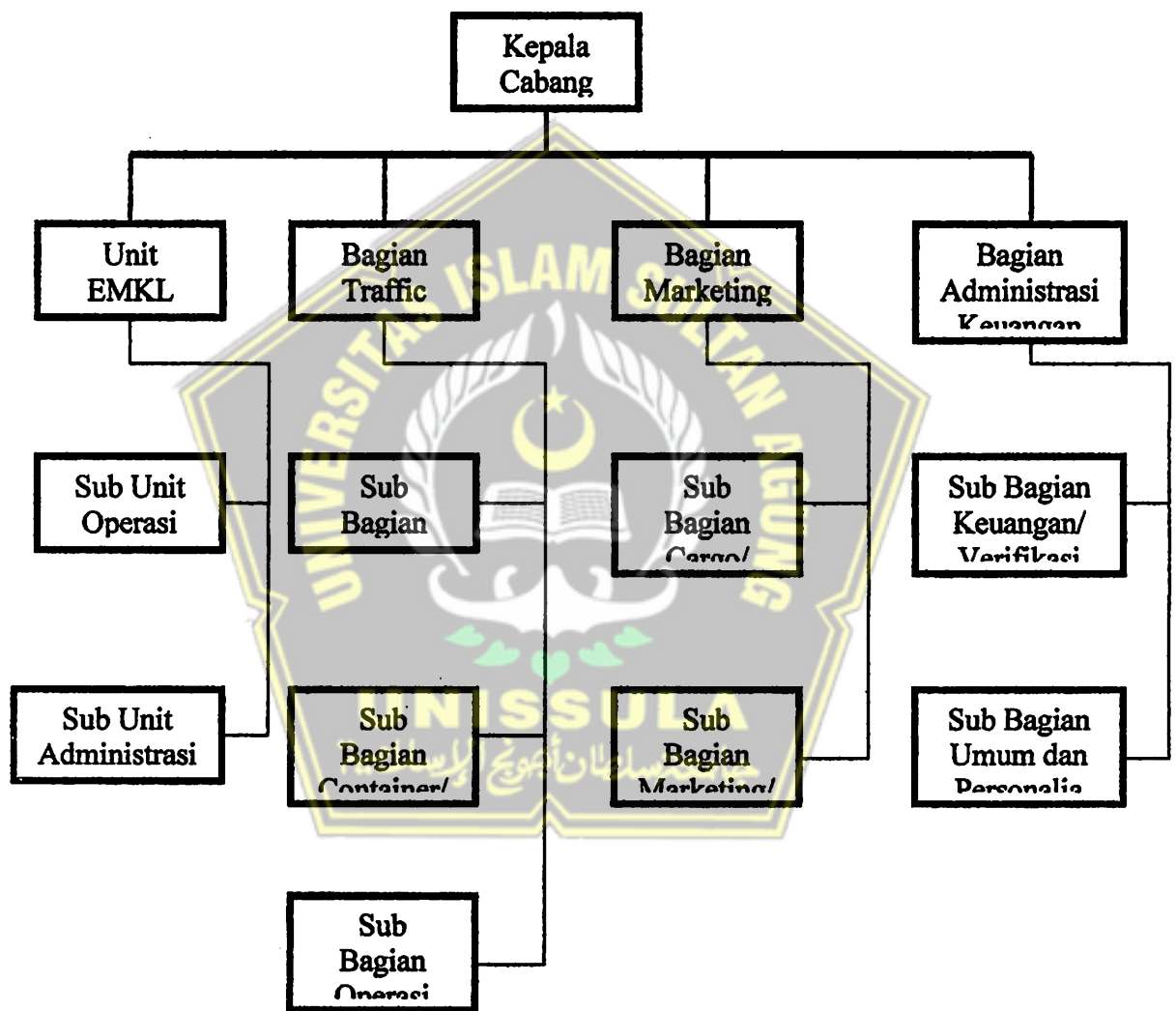
Dengan kantor pertama di jalan Pintu Besar Utama No.18 Kota Jakarta. Sesaat setelah N.V. Djakarta Lloyd berdiri, inisiatif pertama mengambil (mencharter) dua buah kapal berbendera Panama yang masing-masing berukuran 1000 Dwt. Kapal-kapal ini ditempatkan pada jalur pelayaran antara Jakarta-Surabaya-Makasar-Belawan-Singapore P. P. dan pengoperasiannya ternyata mengalami kemajuan, sehingga dengan bantuan dari BNI 1946 selaku Dewan Komisaris, Djakarta Lloyd membeli dua buah kapal dari Amerika Serikat.

Sejak masuk ke dalam operasi Djakarta Lloyd tanggal 28 Agustus 1951 kapal-kapal pendahulu armada Djakarta Lloyd ini telah menunjukkan kesanggupannya mengangkut barang-barang ekspor Indonesia dengan tujuan Jerman, Polandia, Jepang dan Australia. Disamping adanya kapal milik sendiri juga terdapat kapal *Hire Purchase* (sewa beli). Pada bulan Agustus 1961 dimulainya pelayaran Indonesia-Eropa P. P. dengan kapal K. M. Setiabudhi dari Tanjung Periok dan tiba di Hamburg bulan Oktober 1961. Dan pada tahun 1966 dibuka *Linier services* ke Australia.

2. Struktur Organisasi

GAMBAR 1 : STRUKTUR ORGANISASI

PT. DJAKARTA LLOYD CABANG SEMARANG



Sumber : PT Djakarta Lloyd (persero) Cabang Semarang

Struktur organisasi pada PT. Djakarta Lloyd cabang Semarang dapat dikategorikan dalam bentuk organisasi garis, karena lalu lintas wewenang dan tanggung jawab berjalan lurus melalui saluran tunggal atau pimpinan. Hal ini berarti semua pegawai menerima perintah dan petunjuk langsung dari kepala cabang, serta tanggung jawab penuh kepada kepala cabang.

Untuk memperjelas struktur organisasi pada PT. Djakarta Lloyd dalam halaman gambar nantinya akan ditunjukkan bagan organisasi PT. Djakarta Lloyd dan juga tugas-tugasnya. Adapun tanggung jawab dan tugas dari masing-masing bagian adalah :

a. Kepala cabang

Kepala cabang bertanggung jawab kepada Direksi pusat, dan tugasnya adalah :

- 1) Mewakili dan melindungi perusahaan dalam daerah masing-masing.
- 2) Mewakili dan membantu kantor pusat dalam melayani kapal armada sendiri seperti pemeliharaan armada, pengisian ruangan kapal dan mengoperasikan kapal.
- 3) Bertindak sebagai sub agen, dalam melayani kapal-kapal keagenan.
- 4) Bertanggung jawab atas PT. Dharma Lautan Nusantara.

b. Kepala Unit Expedisi Muatan Kapal Laut (EMKL)

Bertanggung jawab pada kepala cabang, tugasnya adalah menangani kasus pengurusan barang-barang serta dokumen-dokumen yang akan dikirim untuk diekspor maupun yang akan diterima (impor).

EMKL membawahi Sub Unit, yaitu :

1) Kepala Sub Unit Operasi

Bertanggung jawab kepada kepala unit EMKL. Tugasnya adalah menyelesaikan pengurusan badan-badan dokumen yang akan diekspor maupun barang-barang impor, melalui hubungan kepada pihak-pihak pelabuhan dan pelayaran secara langsung di lapangan.

2) Kepala Sub Unit Administrasi

Bertanggung jawab terhadap kepala unit EMKL dan tugasnya adalah membuat nota-nota, pembukuan biaya keluar dan masuk dalam EMKL yang nantinya akan ditagihkan kepada pemiliknya.

c. Kepala Bagian *Traffic*

Bertanggung jawab kepada kepala cabang, dan tugasnya adalah mengurus atau melayani kedatangan dan keberangkatan kapal-kapal. Mengkoordinasi kegiatan semua sub bagian yang ada di bagian *traffic*.

Kepala bagian *traffic* ini membawahi beberapa kepala sub bagian, yaitu :

1) Kepala sub bagian

Bertanggung jawab kepada kepala bagian *traffic* dan mempunyai tugas sebagai berikut :

a) Mengkoordinir semua pekerjaan ekspor atau impor dalam membantu kepala bagian.

b) Komunikasi dengan relasi dan instansi pelabuhan yang berkaitan dengan masalah muatan.

- c) Memeriksa kebenaran dokumen ekspor atau impor.
- d) Komunikasi telex keluar/ masuk yang berhubungan dengan muatan atas persetujuan kepala bagian.

2) Kepala Sub Bagian *Container / Tracking*

Bertanggung jawab kepada kepala bagian *traffic* dan mempunyai tugas sebagai berikut :

- a) Mengatur *cart system*.
- b) Membukukan *container* bongkar-muat keperluan *tracking*.
- c) Laporan *stock container* kepada masing-masing *principal*.
- d) Pengadaan *seal* dari masing-masing *principal*.
- e) Mengatur pemakaian *container* berdasarkan *commodity*.
- f) Penyelesaian DPSSP dengan PT. Pelindo.
- g) Mengawasi pelaksanaan *stuffing / striping, repai* dan penumpukkan *container*.
- h) Mengikuti pengawasan kebersihan dan bongkar-muat *container*.

3) Kepala Sub Bagian Operasi

Bertanggung jawab kepada kepala bagian *traffic*, tugasnya adalah :

- a) Memberitahukan kedatangan kapal kepada :
 - (1) PT. Pelindo
 - (2) L.A.L. (ijin bongkar-muat)
 - (3) *Team checking*

b) Setelah kapal masuk melakukan *checking*, mengambil surat-surat kapal dan dokumen-dokumen, serta melayani permintaan kapal.

c) Setelah kapal keluar, bertugas :

(1) Melengkapi dokumen muatan.

(2) *Clearence* ke karantina, imigrasi untuk memperoleh *port clearence* syahbandar.

(3) Menyelesaikan masalah yang timbul.

(4) Laporan telex setiap kapal kepada *principal*.

d. Kepala Bagian Marketing

Bertanggung jawab kepada kepala cabang, dan tugasnya adalah :

a) Melaksanakan koordinator bagian pemasaran.

b) Melaksanakan laporan marketing perusahaan dan pasar muatan.

Kepala bagian marketing juga membawahi beberapa sub bagian, yaitu :

1) Kepala bagian *Cargo Canvassing*

Bertanggung jawab kepada kepala bagian marketing dan tugasnya adalah :

a) Meningkatkan aktivitas *canvas* dan meraih *booking* muatan.

b) Mengadakan data *buyer supplier* di luar negeri.

c) Membuat laporan hasil *canvassing* data, relasi, data *competitor* dan keluhan relasi.

d) Mengadakan data *cargo movement* di pelabuhan Tanjung Mas Semarang .

2) Kepala Sub Bagian Marketing / analisa

Bertanggung jawab kepada kepala bagian marketing, tugasnya adalah :

- a) Membuat data riset dan analisa marketing.
- b) Membuat marketing *intelegence report*.
- c) Membuat laporan marketing.
- d) Membuat marketing bulanan ke pusat.
- e) Membukukan data relasi beserta produksi.

e. Kepala Bagian Administrasi/ keuangan

Bertanggung jawab kepada kepala cabang, tugasnya adalah :

- a) Menyelenggarakan tertib administrasi bagian keuangan.
- b) Mengkoordinasi tugas pekerjaan sub bagian keuangan / verifikasi dan sub bagian sekretariat personalia/ umum.
- c) Menyusun anggaran *cash flow*.
- d) Menyusun *disbursement* di cabang.

Kepala bagian ini juga membawa beberap sub bagian, yaitu:

1) Kepala Sub Bagian Keuangan/ verifikasi

Bertanggung jawab kepada kepala bagian administrasi/ keuangan, tugasnya adalah :

- a) Membuat laporan harian keuangan (via telex setiap hari).
- b) Membuat laporan biaya tidak langsung beban kantor pusat.
- c) Membuat laporan biaya tidak langsung *over head* cabang.
- d) Membuat laporan utang piutang dan catatan utang.
- e) *Codering* bukti-bukti kas/ bank.

f) Membantu kepala bagian menyusun anggaran *cash flow*.

2) Kepala Sub Bagian Umum dan Personalia

Bertanggung jawab kepada kepala bagian administrasi, dan bertugas sebagai berikut :

a) Urusan Sekretariat

- (1) Administrasi surat menyurat, *filling* dokumen/ arsip.
- (2) Agenda surat masuk dan keluar.
- (3) Ekspedisi surat masuk dan surat keluar serta melaksanakan pengirimannya.
- (4) Menyediakan, menyimpan serta melayani permintaan alat-alat tulis dan cetak serta mengadministrasikannya.

b) Urusan Personalia

- (1) Membuat daftar gaji pegawai, pelaut dan pensiunan.
- (2) Mengetik bukti kas keluar gaji pegawai, pensiunan dan pelaut, bukti penerimaan dana pensiunan dan astek.
- (3) Mengisi kartu-kartu gaji pegawai, pelaut dan pensiunan.
- (4) Menghitung uang makan dan uang transport.
- (5) Mengetik dan menghitung daftar lembur karyawan.
- (6) Menghitung pajak penghasilan pegawai.
- (7) Administrasi kesehatan (resep dokter).
- (8) Membuat daftar potongan astek.
- (9) Hal-hal lain yang bersifat *considental*.

Dalam melaksanakan urusannya tersebut, bagian personalia juga mempunyai tugas dalam bidang sumber daya manusia dan juga menangani kesejahteraan para pegawainya. Mengenai SDM (ketenagakerjaan) pada PT. Djakarta Lloyd cabang Semarang adalah :

a) Menurut jumlah tenaga kerja, yaitu :

- 1) Kepala Cabang : 1 orang
- 2) Unit EMKL : 7 orang
- 3) Bagian *Traffic* : 4 Orang
- 4) Bagian Marketing : 2 orang
- 5) Bagian Administrasi Keuangan : 10 orang

Dari 24 pegawai pada PT. Djakarta Lloyd cabang Semarang ini terdiri dari 19 orang laki-laki dan 5 orang perempuan.

b) Menurut tingkat pendidikan, yaitu :

Tingkat pendidikan dari PT. Djakarta Lloyd cabang Semarang ini beraneka ragam. Adapun tingkat pendidikan dari para pegawai adalah:

- Sarjana/ sederajat
- Diploma/ D3
- Lulusan SMU/ sederajat
- Lulusan SLTP/ sederajat

c) Menurut jenis pegawai, yaitu :

- 1) Pegawai Tetap

Pegawai tetap adalah mereka yang menerima gaji setiap bulan sekali dan telah mendapatkan SK sebagai pegawai tetap PT. Djakarta Lloyd.

2) Pegawai Tidak Tetap

Pegawai tidak tetap merupakan pegawai yang bekerja di PT. Djakarta Lloyd namun belum menjadi pegawai tetap yang telah disahkan dalam SK kepegawaian dari kantor pusat.

Hari kerja pada PT. Djakarta Lloyd cabang Semarang adalah 5 hari kerja (Senin-Jumat) dengan jam kerja mulai pukul 08.00-17.00 WIB.

Sedangkan mengenai fasilitas atau kesejahteraan bagi pegawai yang diberikan antara lain adalah :

1. Tunjangan kesehatan/ jamsostek.
2. Koperasi simpan pinjam.
3. Gaji dan tunjangan intensif.
4. Uang lembur.
5. Uang makan dan uang transport.
6. Subsidi.
7. Inventaris bagi jabatan tertentu.

c) Urusan Umum

- (1) Mengkoordinir pekerjaan bidang rumah tangga/ perlengkapan.
- (2) Administrasi inventaris perusahaan.
- (3) Menyelenggarakan kebutuhan dan kebersihan kantor.

(4) Mengurus kendaraan dinas, rumah dinas, gedung-gedung kantor dan laporan biayanya.

(5) Mengurus keamanan kantor.

3. Bidang Usaha

PT. Djakarta Lloyd adalah perusahaan yang usahanya bergerak di bidang jasa yang bersifat perniagaan. Usaha utamanya adalah mengangkut barang dari tempat yang satu ke tempat lainnya dengan menerima sewa sebagai imbalan/ balas jasa pada perusahaan. Sedang bidang usaha yang menjadi milik perusahaan ini adalah :

- a. Keagenan, yaitu: jasa dalam melayani kapal-kapal asing yang singgah (antar samudra).
- b. Pengangkutan barang/ *container*.
- c. Jasa pelayaran.
- d. Menyewakan gudang.

4. Wilayah Kerja

PT. Djakarta Lloyd mempunyai wilayah kerja yang luas, yaitu meliputi di seluruh Indonesia. Djakarta Lloyd ini sendiri merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang berada di bawah Departemen Perhubungan. Oleh karena itu wilayah kerjanya yang cukup luas maka Djakarta Lloyd mempunyai beberapa kantor cabang sebagai perwakilan-perwakilan atau agen-agen di seluruh Indonesia dan beberapa diantaranya berada di luar negeri. Hal ini ditetapkan oleh direksi dengan persetujuan Dewan Komisaris.

Cabang-cabang Djakarta Lloyd yang berada di Indonesia tersebut adalah: Tanjung Periuk Jakarta, Tanjung Emas Semarang, Tanjung Perak Surabaya, Belawan Medan, Padang, Palembang, Lampung, Cirebon, Tegal, Banyuwangi, Rambipujui, Benoa Bali, Ujung Pandang, Bandung, Gading, Pangkal Pinang, Tanjung Pandan, Tarakan, Manado, Cilacap dan Jambi. Sedangkan cabang-cabang yang berada di luar negeri, yaitu: Singapura, Amerika Serikat (New York), Jerman (Hamburg), Jepang (Tokyo) dan Australia (Sydney).

Sedangkan letak kantor cabang PT. Djakarta Lloyd di Semarang adalah di Jalan Mpu Tantular No. 23. ¹⁾

B. Tanggung Jawab PT. Djakarta Lloyd Dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut

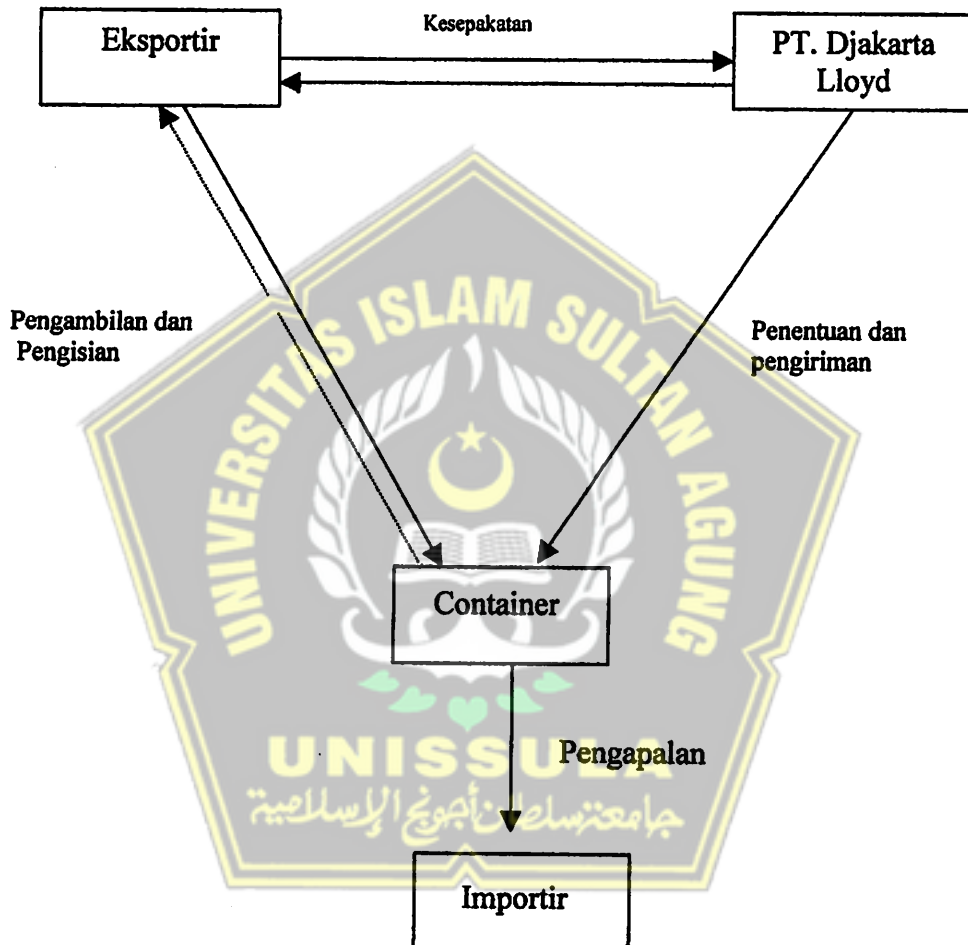
1. Tanggung Jawab PT. Djakarta Lloyd Sebagai Pengangkut

Dalam praktek sekarang ini, Djakarta Lloyd merupakan perusahaan yang menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut, salah satu kegiatannya adalah mengekspor barang. Adapun dalam praktek lapangan kegiatan ekspor di Djakarta Lloyd cabang Semarang adalah sebagai berikut:

¹⁾ Budi Pratignyo, Ass. Marketing Manager PT. Djakarta Lloyd Cabang Semarang, wawancara hari Senin, 22 November 2004.

GAMBAR 2

Diagram Alur Pengangkutan Ekspor Barang Melalui Jalur Laut Pada
PT. Djakarta Lloyd Cabang Semarang



Sumber: DATA PRIMER YANG DIOLAH

1. Eksportir

Eksportir atau pengirim barang diharuskan memiliki dokumen:

- Surat Ijin Usaha Perusahaan (SIUP).
- NPWP (Nomor Pokok Wajib Pajak).
- Rekening di Bank Devisa.

Pengirim barang dapat mengadakan transaksi dagangnya dengan jalan:

a. Membuka L/C (*Letter of Credit*), baik *Sight L/C* maupun *Usance L/C*.

- *Sight L/C* :

Adalah suatu L/C yang pembayarannya didasarkan atas wesel unjuk (*sight draft*), dan pembayaran dapat diterima dalam waktu relatif singkat.

- *Usance L/C* :

Adalah suatu L/C yang pembayarannya didasarkan atas wesel berjangka (*usance draft*), dan pembayarannya baru dapat diterima dalam jangka waktu tertentu.

b. Non L/C (*Letter of Credit*)

Transaksi dengan metode non L/C hanya dibuka atas rasa saling percaya sepenuhnya, dengan jalan pembayaran dimuka (*advance payment*) atau dibelakang (*open account*) setelah menunjukkan original B/L.

2. Setelah eksportir menerima L/C atau kontraknya dari importir, kemudian membuat surat perintah pengapalan atau biasa disebut *Shipping Instruction*

yang isinya sama dengan yang disebutkan dalam L/C. Kadang-kadang di dalam L/C sudah disebutkan nama pelayaran yang akan digunakan/*nominated*, sehingga eksportir harus menyerahkan *Shipping Instruction*nya kepada pelayaran yang mengageni kapal yang dimaksud, tetapi pada kenyataan di lapangan Djakarta Lloyd tidak mempersalahkan apakah pengiriman barang/ muatan itu menggunakan L/C ataupun menggunakan metode pembayaran yang lain (non L/C). Tugas dari Djakarta Lloyd hanyalah mengirimkan barang/ muatan sampai tujuan dengan selamat, sehingga yang terpenting menurut Djakarta Lloyd ialah sudah mendapatkan *Shipping Instruction* dari pengirim barang sebagai bukti bahwa Djakarta Lloyd mendapat tanggung jawab untuk mengirimkan barang sesuai dengan *destination*, *rate* dan model pengapalan yang telah disepakati bersama sesuai dengan pengirim barang.

3. Pihak Djakarta Lloyd akan mengatur dengan kapal Feeder, yang mana paling tepat untuk dimuat ke atas kapal induknya di Singapura ataupun Jakarta yang perlu disesuaikan dengan tanggal selesainya Fiat muat PEM (Pemberitahuan Ekspor Muat) dengan bea cukai.
4. Pihak Djakarta Lloyd akan memberikan tanda setuju di atas S/I (*Shipping Instruction*) untuk pemasukan barang ke dalam gudang atau untuk pengambilan *container* untuk *staffing* barang di lokasi pemilik barang. Pengambilan *container* kosong juga dapat diberikan D/O pengambilan.

5. Pemilik barang datang ke penumpukkan *container* kosong untuk menyelesaikan kewajibannya membayar sewa alat yang digunakan (untuk barang-barang yang menggunakan *container* atau datang ke PBM pelayaran yang bersangkutan) untuk barang-barang yang masuk ke gudang pelayaran.
6. Apabila pemilik barang melaksanakan pengisian barang / muatan (*stuffing*) ke dalam *container* di lokasi pemilik barang, maka eksportir diwajibkan membayar uang muka pengambilan *container* yang merupakan uang jaminan kerusakan *container* selama berada dalam tanggung jawabnya. Uang jaminan tersebut segera akan dikembalikan oleh pelayaran apabila *container* telah berada kembali dalam pelabuhan dalam keadaan baik dan selamat. Oleh sebab itu perlu adanya bukti pemindahan *container* yang disebut E.I.R (*Equipment Interchange Receipt*).
7. Pada saat *container* yang sudah diisi kembali ke pelabuhan, maka pemilik barang / ekspedisi segera memproses Pemberitahuan Ekspor Muatannya (PEM) di bank dan dimintakan fiat muat kepada bea cukai. Setelah mendapat fiat muat, *container* baru dapat dimuat di atas kapal.
8. Pengembalian *container* yang telah diisi untuk diangkut harus sesuai dengan batas *opening time* dan *closing time*. Maksudnya dari *opening time* adalah bahwa penyerahan muatan berlangsung selama 6 hari sebelum kapal sandar (kapal datang), sedang *closing time* artinya bahwa maksimal 6 jam sebelum kapal sandar (kapal datang) barang masih boleh masuk ke pelabuhan untuk dimuat di kapal. Dalam hal barang muatan diserahkan setelah lewat batas

closing time maka kepada pengirim diwajibkan untuk melakukan rubah kapal dan membayar biaya tambahan, dalam arti pengangkutan terhadap barang tersebut tetap berjalan tidak ada pembatalan.

9. Pemilik barang diminta memberikan foto copy PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang) yang sudah fiat muat kepada pihak pelayaran agar Pelayaran dapat memonitor muatannya kepada pihak operator kapal. Khususnya untuk muatannya yang diturunkan di Jakarta, dan bukan via Singapura) diperlukan lembar copy PEM (Pemberitahuan Ekspor Muat) asli untuk bea cukai Jakarta.
10. Pada waktu barang dimuat di atas kapal, pihak operator kapal akan memuat tanda terima pemuatan tersebut, yang lazim disebut RESI MUALIM / *MATE'S RECEIPT*. Dengan dasar Resi Mualim yang sudah ditandatangani oleh nahkoda/mualim yang bertugas itu, Maka Djakarta Lloyd akan membuat B/L (*Bill of Lading*) dan dapat diserahkan kepada pemilik barang untuk menyelesaikan pembayaran *freight* / kewajiban kepada pelayaran.
11. Dalam hal pemilik barang tidak menyelesaikan kewajibannya langsung kepada pelayaran, penyerahan Original B/L kepada eksportir dilakukan dengan jalan menyerahkan ke bank devisa yang bersangkutan yang dilampiri model A/B yang sudah ditandatangani oleh eksportir. Model A/B ini merupakan surat perintah kepada bank devisa yang bersangkutan yang atas persetujuan eksportir, kewajibannya kepada pelayaran *freight/*uang dapat ditransfer ke Bank Pelayaran yang ditunjuk pada saat eksportir mengadakan negosiasi selesai. Model A/B ini dikeluarkan oleh Djakarta Lloyd.

12. Untuk penyerahan muatan yang telah diangkut, seminggu sebelum barang muatan sampai ke pelabuhan tujuan, PT. Djakarta Lloyd akan mengeluarkan DO (*Delivery Order*) yang kemudian DO tersebut dikirimkan ke masing-masing penerima barang. Kegunaan dari DO ini adalah untuk pemberitahuan pengambilan barang, pembayaran dan pengurusan dokumen. Batas waktu pengambilan barang muatan yang telah sampai di pelabuhan tujuan disebut *Time demurrage*, artinya 7 hari setelah kedatangan kapal. Dalam prakteknya apabila barang muatan selama time demurrage belum diambil oleh penerima muatan (importir) maka PT. Djakarta Lloyd akan memberikan semacam pemberitahuan paksa bahwa container harus segera dikosongkan, sedangkan yang berhak atas muatan tersebut adalah Pabean / Bea Cukai. Pabean / Bea Cukai dalam hal ini juga memberikan batas waktu pengambilan barang muatan, dan apabila belum diambil pihak Pabean / Bea Cukai akan melakukan pelelangan atas barang muatan tersebut.

Mengenai tanggung jawab ini menjadi sangat penting, bila perusahaan swasta dalam suatu negara ikut serta dalam perniagaan internasional, karena harus ada keseragaman dalam pengangkutan internasional, agar masalah tanggung jawab pengangkut suatu negara terhadap pihak pengirim barang negara lain dapat diatur sebaik-baiknya. Adapun tanggung jawab PT. Djakarta Lloyd Cabang Semarang dalam menyelenggarakan angkutan laut menggunakan Konvensi *The Hague Rules 1924* dengan asas "*tackle to tackle*" maksudnya tanggung jawab pengangkut dimulai ketika barang (muatan

barang) diangkutnya pada slink kapal di pelabuhan pemuatan dan berakhir di pelabuhan tujuan ketika barang telah dilepas dari slink kapal. Dari ketentuan tersebut dapat disimpulkan bahwa tanggung jawab pengangkut terbatas sejak barang dimuat sampai barang dibongkar, dan sejak barang dari kapal, pengangkut sudah bebas dari tanggung jawab.

Walaupun pembatasan tanggung jawab dalam menyelenggarakan angkutan barang dari satu tempat ke tempat lain PT. Djakarta Lloyd cabang Semarang menggunakan Konvensi *The Hague Rules* 1924 yang dibuat di Den Haaq, Belanda, dan sudah diperbarui menjadi *The Hague Visby Rules*, tetapi PT. Djakarta Lloyd sekarang ini cenderung menggunakan system container “CONTAINER “ (peti kemas) dalam menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut.

Dalam prakteknya PT. Djakarta Lloyd cabang Semarang yang menyelenggarakan kegiatan ekspor dan impor yang menggunakan system *container*, maka pergerakan container terjadi sebagai berikut :

1.Kondisi FCL (*Full Container Load*)

Pemilik barang (eksportir) mengirim dan menyerahkan container yang sudah penuh dimuati atau diisi di gudang eksportir kepada PT. Djakarta Lloyd, kemudian ditimbun di CY (*Container Yard*) untuk dikapalkan / dikirim kepada penerima barang (importir) di pelabuhan tujuan.

Adapun pergerakan *container* dalam proses pengiriman barang, kegiatan-kegiatanannya meliputi :

- a. *Lift On MTY – MTY Depo (MTY=empty)*, pengambilan *container* kosong dari tempat penyimpanan.
- b. *Trucking MT* ke gudang eksportir untuk *stuffing*.
- c. *Trucking full* ke *CY (container* yang telah diisi diangkat dengan truk sampai ke *CY / halaman container* di pelabuhan).
- d. *Lift Off Full CY* (menurunkan *container* yang telah penuh dari truk ke *CY/ halaman container* di pelabuhan).
- e. *Lift On Full CY* (meletakkan *container* yang telah penuh di *CY / halaman container* di pelabuhan).
- f. *Haulage Full* (pengangkutan muatan dengan kapal)
- g. *Stevedoring* (pembongkaran muatan).

2. Kondisi LCL (*Less Container Load*)

Pengirim barang (eksportir) mengirim dan menyerahkan barang muatan dalam bentuk “break bulk” ke gedung CFS (*Countainer Freight Station*). Di CFS muatan dimuat (*stuffing*) ke dalam *container* oleh consolidator (PBM), kemudian di timbun di dalam CFS atau langsung di muat atau dikapalkan ke pelabuhan tujuan. Adapun pergerakan *contaniner* dalam proses pengiriman, kegiatan-kegiatannya meliputi :

- a. *Lift On MTY – MTY depo* (pengambilan *container* kosong dari tempat penyimpanan).
- b. *Haluage MTY* (pengangkutan *container* kosong).

- c. *Lift Off* MTY –CFS (menurunkan *container* kosong di CFS/gudang *container* pelabuhan bongkar).
- d. *Stuffing* (memasukkan muatan ke dalam *container*).
- e. Ansur (pemindahan barang)
- f. *Lift On Full* CFS (menaikkan *container* yang telah diisi dari CFS ke kapal).
- g. *Haulage Full* (pengangkutan *container* dengan kapal).
- h. *Stevedoring* (pembongkaran muatan).

2. Pembatasan Tanggung Jawab PT. Djakarta Lloyd

Dalam perjanjian pengangkutan, pengangkut diwajibkan untuk menjaga keselamatan barang-barang yang diangkutnya mulai saat diterimanya barang sampai barang tersebut diserahkan kepada penerima.

Sebagai perusahaan penyelenggara pengangkutan melalui laut, PT. Djakarta Lloyd cabang Semarang dalam melakukan pengangkutan membatasi tanggung jawabnya. Walaupun sudah menggunakan *system container*, PT. Djakarta Lloyd cabang Semarang juga tidak mengenyampingkan konvensi *The Hague Rules 1924* dan *The Hamburg Rules 1978*. Adapun pembatasan tanggung jawab yang dilakukan PT. Djakarta Lloyd adalah sebagai berikut :

a. Kondisi CY-CY (*Container Yard to Container Yard*)

Maksudnya pihak Djakarta Lloyd bertanggung jawab sejak barang muatan berada di halaman *container* sampai ke halaman pelabuhan

bongkar. Jadi perusahaan pelayaran (Djakarta Lloyd) sebagai pengangkut bertanggung jawab atas biaya-biaya gerakan *container* dari CY pelabuhan muat sampai dengan CY pelabuhan tujuan.

b. Kondisi CY-CFS (*Container Yard to Container Freight Station*)

Maksudnya Djakarta Lloyd bertanggung jawab sejak barang berada di halaman *container* di pelabuhan muat sampai ke gudang *container* pelabuhan bongkar. Jadi, perusahaan pelayaran (Djakarta Lloyd) sebagai pengangkut bertanggung jawab atas biaya-biaya gerakan *container* dari CY pelabuhan muat sampai CFS pelabuhan tujuan.

c. Kondisi CFS-CY (*Container Freight Station to Container Yard*)

Maksudnya tanggung jawab Djakarta Lloyd dimulai sejak barang berada di dalam gudang *container* pelabuhan muat sampai barang di halaman gudang *container* bongkar. Jadi perusahaan pelayaran (Djakarta Lloyd) sebagai pengangkut mempunyai tanggung jawab atas gerakan *container* dari CFS pelabuhan muat sampai CY pelabuhan tujuan.

d. Kondisi CFS-CFS (*Container Freight Station to Container Freight Station*)

Maksudnya Djakarta Lloyd bertanggung jawab sejak barang berada di gudang pelabuhan muat sampai ke gudang *container* pelabuhan bongkar. Jadi, perusahaan pelayaran (Djakarta Lloyd) sebagai pengangkut

bertanggung jawab atas biaya-biaya gerakan *container* dari CFS pelabuhan muat sampai CFS pelabuhan tujuan.²⁾

Batasan-batasan tanggung jawab pengangkut yang menggunakan system *container* berbeda dengan batasan yang diberikan dalam Konvensi *The Hague Rules* 1924 yang memberikan pembebasan pengangkut terhadap tanggung jawabnya. Menurut *The Hague Rules* 1924 bahwa dalam hal tertentu atau dalam keadaan tertentu pengangkut bebas dari tanggung jawab dan hal tersebut dituangkan dalam *Bill of Lading* yang memberikan batasan-batasan dalam hal :

- Bila muatan yang diserahkan kepada pengangkut tidak diberi merek-merek yang jelas dan merek-merek yang tertulis pada muatan tidak jelas.
- Jika muatan yang diserahkan kepada pengangkut untuk dimuat di atas kapal ternyata dalam kondisi yang tidak baik.
- Jika pengangkut mencurigai pernyataan dari pengirim muatan tidak sesuai dengan keadaan yang sebenarnya dalam jumlah koli, bungkus, jumlah atau berat muatannya.

PT Djakarta Lloyd cabang Semarang dalam menyelenggarakan pengangkutan barang, terhadap kerugian yang menjadi tanggung jawabnya terdapat dalam *Bill of Lading* PT Djakarta Lloyd, yang meliputi :

²⁾ Budi Pratignyo, Ass. Marketing Manager PT. Djakarta Lloyd Cabang Semarang, wawancara hari Sabtu, 27 November 2004.

- Kerusakan barang yang diangkut.
- Kehilangan barang dan kerusakan yang disebabkan oleh pengangkut.

Adapun tuntutan ganti rugi (*claim*) yang menjadi tanggung jawab PT.

Djakarta Lloyd, yaitu :

a. Tuntutan / Klaim Kekurangan (*shortage claim*)

Tuntutan atau klaim kekurangan ini terjadi karena jumlah peti, karung, bal/koli, ataupun unit sesuatu partai muatan kurang dari jumlah yang tercantum dalam B/L, dan kekurangan tersebut telah dikeluarkan Bukti Kekurangan (*Notice of Shortage*). Tuntutan atas kekurangan sangatlah sulit untuk dielakkan tanggung jawabnya, mengingat setiap pemegang B/L berhak menerima muatan sejumlah koli atau unit yang tersebut dalam B/L. Oleh karena itu, bila terdapat kekurangan harus diikhtiarkan usaha untuk mencari kemungkinan muatan tersebut salah terbongkar di pelabuhan lain atau telah terjadi kesalahan penyerahan muatan khususnya dalam hal penyerahan muatan secara "truck losing". Sebelum cabang / agent meneruskan sesuatu klaim kekurangan kepada *General Claim Agents*, harus dipastikan bahwa jawaban atas *cargo tracers* dan *extra cargo tracers* sudah diterima keseluruhan. Dan dalam pembayaran klaim kekurangan harus ditegaskan pula dalam kwitansi pembayarannya, bahwa apabila muatan yang hilang ditemukan kembali, maka pembayarannya dapat diminta kembali penyerahan muatan.

b. Tuntutan / Klaim Kerusakan

Tuntutan ini timbul apabila terdapat kerusakan muatan dan pada waktu muatan penyerahannya keterangan penerima telah dikeluarkan "Bukti Pendapat" (*Survey Report*). Oleh karena itu dalam pengangkutan muatan dalam karung (*bagget cargo*) B/L yang bersangkutan mengandung ketentuan-ketentuan "*short weight*", tidak menjadi tanggung jawab pengangkut sepanjang tidak diusahakan pengumpulan *sweeping*. Sudah menjadi kelaziman pula pelabuhan-pelabuhan Indonesia, bahwa dalam pengangkutan *bagget cargo* bila ada kerusakan muatan ataupun telah terjadi *short weight* yang kurang dari 2,5% dari seluruh muatan dapat dianggap wajar (*nature loss*).

Pada dasarnya, kenyataan tanggung jawab yang ditanggung oleh PT. Djakarta Lloyd ini didasarkan atas jenis muatan yang akan dikapalkan. Adapun jenis muatan yang akan dikapalkan dapat dibedakan menurut jenis pengepakannya yaitu :

1. *Break Bulk* (Barang yang dimuatkan selain dengan *Container*)

Jenis barang muatan ini diangkut dengan kapal konvensional dan menggunakan *packing* selain *container*, seperti dengan menggunakan karung, peti, atau pemuatan lain selain *container*. Adapun contoh dari barang yang biasanya diangkut dengan *break bulk* adalah : beras, gula, semen, kopra, dan lain sebagainya.

Tanggung jawab yang ditanggung oleh PT. Djakarta Lloyd dengan metode pengiriman muatan barang dengan *Break Bulk* ini didasarkan pada Konvensi *The Hague Rules 1924* dengan asas "*tackle to tackle* ", maksudnya tanggung jawab pengangkut dimulai ketika barang (muatan barang) diangkutnya pada slink kapal di pelabuhan pemuatan dan berakhir di pelabuhan tujuan ketika barang telah dilepas dari slink kapal. Sehingga pertanggung jawaban ini juga sesuai dengan model pertanggung jawaban yang dikemukakan oleh Subandi. Jadi apabila terjadi sesuatu klaim diluar pertanggung jawaban tersebut Pihak Djakarta Lloyd dapat menolak klaim yang diajukan, tentunya setelah dilakukan suatu penyelidikan terlebih dahulu mengenai klaim tersebut yang disertai dengan bukti-bukti yang ada.

2. *Container*

Sistem pengepakan barang muatan ini dilakukan dengan *container*, dimana dalam sistem *container* sudah terdapat batasan tanggung jawab dan pergerakan *container* itu sendiri sesuai dengan perjanjian pengangkutan seperti di atas. Tetapi pada kenyataan di lapangan tanggung jawab Djakarta Lloyd dalam *system container* terbatas pada penyediaan *container* itu sendiri sampai *container* itu berada di pelabuhan muat dan melaksanakan tempat pemesanan tempat barang di kapal, bila kapal yang dipakai tidak milik PT. Djakarta Lloyd sendiri. Sehingga apabila tanggung jawab PT. Djakarta Lloyd itu telah disepakati dengan berbagai kondisi

seperti telah tersebut di atas. Maka pergerakan *container* dari pelabuhan muat serta dari pergerakan *container* setelah pembongkaran muatan dari kapal di pelabuhan tujuan itu dipegang oleh pihak lain, dimana telah mendapat persetujuan, sepengetahuan dan atas usaha dari PT. Djakarta Lloyd. Adapun dalam kenyataan di lapangan yang bertugas dalam menangani pergerakan *container* di pelabuhan adalah PT Pelabuhan Indonesia (PELINDO) di mana di Indonesia Pelindo memiliki hak monopoli untuk menangani pergerakan *container* di pelabuhan. Sehingga apabila terjadi kerusakan atau hal-hal yang tidak dikehendaki pada *container* yang bertanggung jawab bukan pihak pelayaran (PT. Djakarta Lloyd) sebab pergerakan muatan dalam *container* ini berada dalam tanggungan pihak lain. Pergerakan *container* ini dapat dipantau dan diawasi dengan EIR (*Equipment Interchange Receipt*) Yang merupakan dokumen yang menjelaskan mengenai pergerakan *container*, sehingga bila terjadi kerusakan atau hal-hal yang tidak diinginkan pada *container* dapat terlihat dari EIR-nya.³⁾

³⁾ Budi Pratigny, Ass. Marketing Manager PT. Djakarta Lloyd Cabang Semarang, wawancara hari Senin, 29 November 2004.

C. Penyelesaian Tuntutan Ganti Rugi (Klaim) di PT. Djakarta Lloyd

1. Dokumen yang Diperlukan

Untuk menangani klaim atau tuntutan ganti rugi terhadap muatan/barang yang diangkutnya, pihak Djakarta Lloyd sangat perlu untuk melakukan penyelidikan dan penelitian atas klaim yang masuk, sehingga sangat diperlukan sekali keterangan-keterangan dan dokumen-dokumen pendukung. Adapun dokumen-dokumen yang perlu untuk dilampirkan dalam pengajuan klaim oleh seorang claimant antara lain:

a. Surat pengajuan klaim/ tuntutan ganti rugi.

b. Faktur (*invoice*)

Dokumen ini adalah untuk mengecek apakah jumlahnya sesuai dengan harga faktur tersebut.

c. *Packing list*

Adalah dokumen yang berisi daftar barang yang diangkut, dokumen ini untuk mengetahui lebih mendalam tentang perincian barang, ukuran, isi harga dan lain-lain yang tak tercantum dalam faktur.

d. *Survey Report (Claim Constatering Bewijs)*

Adalah surat tanda bukti pemeriksaan kehilangan isi pada sejumlah muatan (bukti pendapat).

e. Bukti Kekurangan (*Non-delivery Certificate*)

Adalah bukti kekurangan muatan yang tak diserahkan.

f. *Copy Bill of Lading*

Dokumen ini untuk memudahkan maskapai pelayaran mengecek apakah barangnya dimuat di atas dek atau tidak, serta catatan-catatan lain karena B/L merupakan kontrak pengangkutan antara maskapai pelayaran dengan eksportir/ importir.

Sedangkan dokumen-dokumen yang diperlukan oleh pihak Djakarta Lloyd yang erat kaitannya dengan penyelidikan dan penyelesaian suatu klaim antara lain:

a. *Tally Sheet* (pada permuatan)

Adalah dokumen yang menggambarkan jumlah muatan-muatan dari setiap sling yang tertera dalam *tally* secara terpisah dan untuk setiap merk muatan pada saat awal permuatan atau pengiriman.

b. *Mate's Receipts* (Resi Mualim)

Adalah dokumen yang memperlihatkan jumlah koli, peti, serta penjelasan mengenai keadaan muatan yang dimuat.

c. *List of Discreption*

Adalah suatu dokumen yang menjelaskan adanya perbedaan kondisi muatan ataupun terdapat kecelaan pada muatan, dimana dalam *Bill of Lading* kondisi muatan dinyatakan "*clean*" sebagaimana dikehendaki oleh para *shipment*.

d. *Extra Gang*

Adalah dokumen yang menjelaskan mengenai catatan muatan yang tercampur didalam palka, sehingga sulit untuk dibeda-bedakan dalam partai-partai muatan secara utuh.

e. *Tally Sheet* (pada pembongkaran)

Adalah dokumen yang memperlihatkan keterangan barang-barang yang akan dibongkar dari palka yang bersangkutan.

f. Daftar Kekurangan dan Kelebihan Bongkar Muatan (*Short and Overlanded Cargo List*)

Adalah dokumen yang timbul setelah pembongkaran muatan, yang berisi daftar kekurangan atau kelebihan bongkar sesuatu muatan berdasarkan pada *manifest*.

g. Daftar Kerusakan Muatan (*Damaged Cargo List*)

Adalah dokumen yang mencatat jumlah atas muatan yang rusak pada waktu pembongkaran.

h. *Outtum Report*

Adalah dokumen yang menghimpun catatan kekurangan dan kerusakan muatan sesuai dengan “daftar kekurangan dan kelebihan muatan” (*Short and Overlanded Cargo List*).

i. *Cargo Tracers/ Extra Tracers*

Adalah dokumen yang harus dikirim ke pelabuhan muat dan pelabuhan singgah segera setelah diketahui kepastian adanya kekurangan bongkar ataupun bila terdapat kelebihan bongkar.

j. Pengiriman Muatan Lebih (*Overlanded Cargo*)

Adalah dokumen yang menjelaskan mengenai pengiriman kembali muatan yang terdapat lebih terbongkar di suatu pelabuhan ke pelabuhan yang menghendaki muatan yang bersangkutan (pelabuhan tujuan).

k. *Equipment Interchange Receipt* (EIR)

Adalah dokumen yang menjelaskan mengenai catatan mengenai laporan pemeriksaan kerusakan *container*.

2. Pihak-Pihak Yang Terkait Dengan PT. Djakarta Lloyd Dalam Penanganan Klaim

Pihak-pihak yang terlibat dalam penanganan klaim yang timbul antara lain adalah :

1. *Claimant*

Merupakan pihak yang mengajukan tuntutan klaim atas suatu peristiwa kepada pihak Djakarta Lloyd sebagai maskapai pelayaran yang mempunyai tanggung jawab atas pengiriman barang/ muatan dimana dari peristiwa itu timbul suatu kerugian yang perlu diketahui dan diganti oleh pihak Djakarta Lloyd.

2. Agen Pelayaran

Yang dimaksud dengan agen pelayaran ini adalah PT. Djakarta Lloyd yang merupakan pihak yang disertai memuat barang/ muatan untuk diangkut dari

pelabuhan muat sampai pelabuhan tujuan, dimana PT. Djakarta Lloyd bertindak sebagai penanggung jawab atas muatan tersebut.

3. PBM (Perusahaan Bongkar Muat)

Merupakan suatu perusahaan yang mengkhususkan diri berusaha dalam bidang jasa stevedoring. Perusahaan ini juga mempunyai hak untuk mengeluarkan dokumen yang terkait dalam pemeriksaan barang. Dalam hal ini PBM yang dipakai dalam bongkar muatan oleh Djakarta Lloyd adalah PBM milik Djakarta Lloyd sendiri maupun PBM milik PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo) yang merupakan pelaksana semua kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal di Pelabuhan-pelabuhan Indonesia.

4. Bea Cukai

Merupakan instansi pemerintah yang bertugas untuk mengawasi dan memeriksa barang-barang masuk atau keluar wilayah pabean Indonesia. Kantor Bea Cukai berwenang untuk memberikan Surat Persetujuan Muat (Fiat Muat) dan mengesahkan PEB (Pemberitahuan Ekspor Barang) serta memberikan persetujuan pengeluaran muat untuk PIB (Pemberitahuan Impor Barang) atau fiat keluar terhadap muatan yang akan dikeluarkan di wilayah pabean. Selain itu kantor Bea Cukai juga berwenang untuk melakukan *survey* atau pemeriksaan terhadap muatan yang akan dipalkan. Pemeriksaan tersebut meliputi pemeriksaan terhadap fisik barang, kuantitas, merk dan berat. Adapun Bea Cukai yang berhubungan dengan PT. Djakarta

Lloyd adalah Bea Cukai Kanwil Jawa Tengah tepatnya Bea Cukai Pelayanan Semarang, yang berada di jalan Coster di daerah Tanjung Mas.

5. Asuransi

Merupakan perusahaan yang memberikan perlindungan atas berbagai bentuk biaya, dengan memberikan kontribusi pada suatu dana bersama yang diorganisasi untuk memberikan pembayaran penggantian kerugian yang mungkin terjadi bagi pihak-pihak yang menginginkan. Pihak asuransi ini dalam penanganan klaim dapat juga berperan sebagai *surveyor*. Asuransi yang berhubungan dengan PT. Djakarta Lloyd adalah P & I Club merupakan asuransi para pemilik/ operator kapal untuk menutup resiko yang tidak dapat diasuransikan pada perusahaan asuransi.

6. Sucovindo

Merupakan instansi yang berwenang menjelaskan spesifikasi tertentu dari suatu barang. Pihak ini dalam penanganan klaim juga bisa bertindak sebagai *surveyor*.

3. Praktek Penyelesaian Tuntutan Ganti Rugi pada PT. Djakarta Lloyd

Pada hakekatnya penilaian atas sesuatu klaim itu berdasar pada ketentuan "*Hague Rules 1924*" yang oleh PT. Djakarta Lloyd digunakan dan dituangkan dalam *Bill of Lading* terutama dalam Pasal 24 yang menyatakan bahwa:

“Dalam beberapa kejadian pengangkut melakukan pembongkaran maka ia berkewajiban bertanggung jawab terhadap gugatan kehilangan atau kerusakan sampai satu tahun setelah barang dikirim atau tanggal dari barang-barang tersebut dikirim.”

Dalam menangani klaim terhadap muatan, adalah sangat penting sekali agar semua informasi disusun dan disimpan dalam suatu file klaim khusus yang di dalamnya terkumpul semua keterangan-keterangan dan dokumen-dokumen pendukung yang diperlukan.

Kepada semua cabang/agen, baik yang berada di dalam negeri maupun di luar negeri diharapkan dapat memberikan informasi yang lengkap mengenai setiap kejadian luar biasa yang mungkin berkaitan dan dapat mempengaruhi keputusan klaim yang bersangkutan dan memberikan saran-saran yang kiranya dapat membantu pengambilan keputusan yang tepat dan memuaskan bagi kedua belah pihak, yaitu penuntut klaim dan pihak pengangkut.

Kantor-kantor yang mengurus penanganan dan penyelesaian klaim di bawah koordinasi Biro Hukum, Klaim, Asuransi, Kantor Pusat di Jakarta dan yang tersebar di dalam negeri maupun di luar negeri dibagi dalam wilayah-wilayah pengawasan sebagai berikut:

- a. *Port Claim Agent* : Semua Kantor Cabang/ Agen di semua pelabuhan dan atau semua pelabuhan bongkar.
- b. *General Claim Agent* : Kepala Divisi *Traffic* di Kantor Pusat Jakarta dan Kepala Perwakilan di luar negeri yang disertai

wewenang mengkoordinir dan mengawasi kebijaksanaan penanganan dan penyelesaian klaim serta penyusunan statistik dalam wilayahnya, yaitu:

- Kepala Devisi *Traffic* di Kantor Pusat Jakarta:

Mengkoordinir dan mengawasi semua pelabuhan di Indonesia, dibantu oleh para Kepala Bagian *Service* masing-masing untuk jalur pelayaran yang di bawahinya.

- Kepala Perwakilan Djakarta Lloyd di Hamburg:

Mengkoordinir dan mengawasi semua pelabuhan di Benua Eropa dan Inggris Raya, Laut Tengah, Afrika Utara, Laut Merah dan Teluk Persia.

- Kepala Perwakilan Djakarta Lloyd di New York:

Mengkoordinir dan mengawasi semua pelabuhan di Benua Amerika, termasuk Canada dan Mexico dan pelabuhan-pelabuhan di sekitarnya yang disinggahi oleh kapal *Service* Amerika.

- Kepala Perwakilan Djakarta Lloyd di Tokyo:



Mengkoordinir dan mengawasi semua di Jepang, Korea, Taiwan dan Hongkong.

- Kepala Perwakilan Djakarta Lloyd di Singapura:

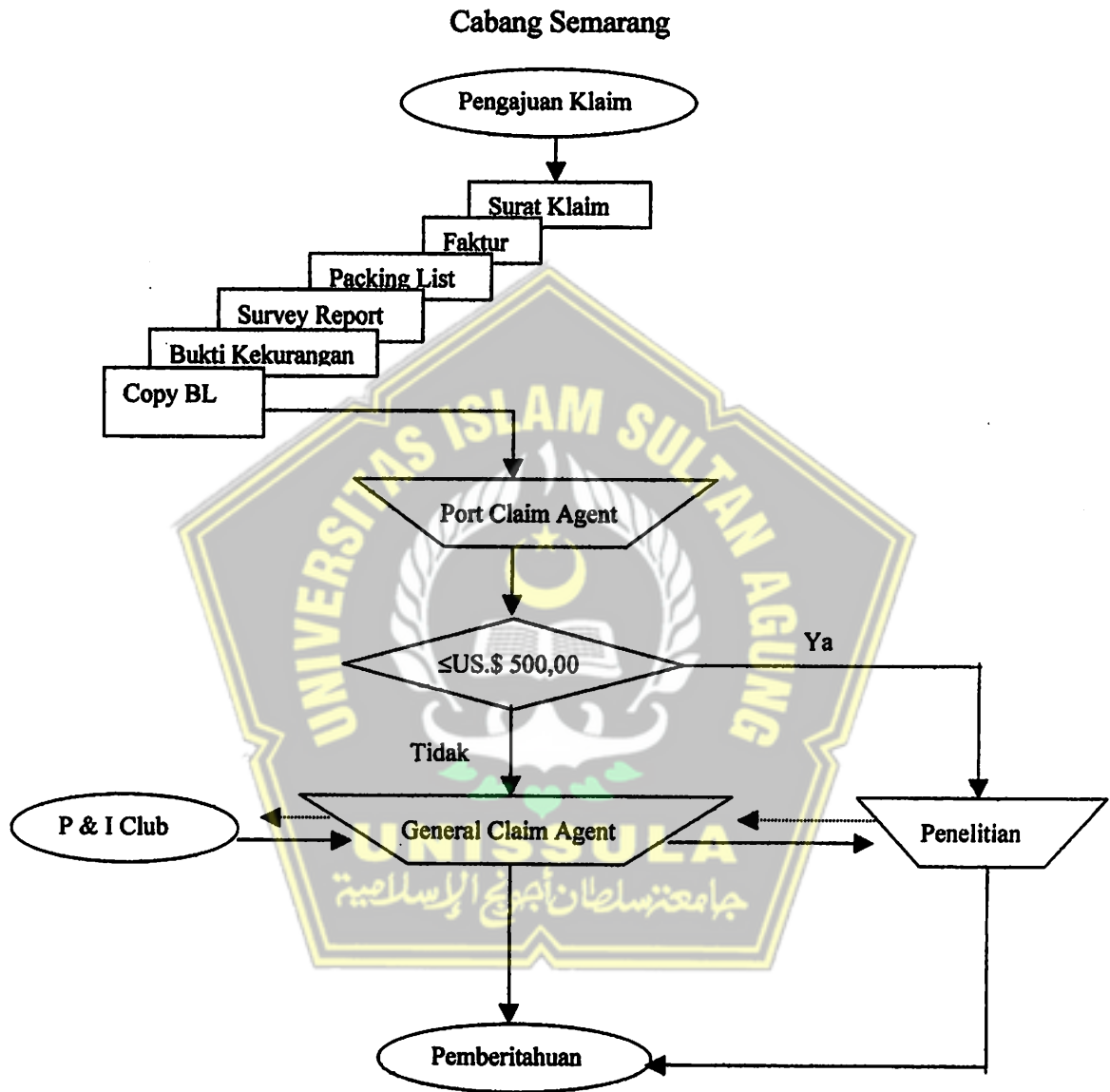
Mengkoordinir dan mengawasi semua pelabuhan di Singapura, Malaysia, Thailand, Australia dan New Zeland.

- Bagi semua pelabuhan lainnya yang tidak termasuk ke dalam lingkungan wilayah tersebut di atas, dapat langsung berhubungan dengan berada di bawah koordinasi dan pengawasan Biro Hukum, Klaim dan Asuransi Kantor Pusat Jakarta.

Adapun dalam praktek penyelesaian tuntutan ganti rugi di PT. Djakarta Lloyd dapat digambarkan sebagai berikut:

GAMBAR 3

Prosedur Penyelesaian Klaim yang Dilakukan Oleh PT. Djakarta Lloyd



Sumber : DATA PRIMER YANG DIOLAH

Adapun penjelasan mengenai praktek penyelesaian tuntutan klaim ganti rugi di PT. Djakarta Lloyd Cabang Semarang ialah:

1. Setiap klaim yang timbul pertama-tama hendaklah diajukan dan atau disalurkan kepada Cabang/Agen di pelabuhan pembongkaran barang/ muatan untuk diteliti, ditangani dan diselesaikan oleh Cabang/ Agen di pelabuhan bongkar yang bersangkutan.
2. Setiap Cabang/Agen di pelabuhan bongkar muatan (*Port Claim Agent*) yang menerima tuntutan klaim tersebut dapat menolak setiap klaim, bahwa hasil penelitian membuktikan bahwa tuntutan klaim tersebut tak memenuhi syarat-syarat yang melibatkan pertanggung jawaban perusahaan.
3. Apabila tuntutan klaim memenuhi persyaratannya, maka Cabang/Agen yang bersangkutan (*Port Claim Agent*) harus memberitahukan masalahnya kepada perwakilan yang bersangkutan (*General Claim agent*) dengan cara mengirimkan tembusan surat-menyurat yang berlangsung antara *Port Claim Agent* dan pihak pengaju klaim.
4. Selanjutnya *General Claim Agent* dapat pula memberikan kebebasan kepada kepala *Port Claim Agent* untuk menentukan/ memutuskan penyelesaian tuntutan klaim sampai dengan nilai tertentu, sesuai dengan kebijaksanaan *General Claim Agent* yang bersangkutan, yaitu US. \$. 250,00 atau US. \$. 500,00 untuk setiap kasus klaim. Untuk kasus klaim dengan nilai US. \$. 1.000,00 harus terlebih dulu mendapatkan persetujuan dari *General Claim Agent*. Sedangkan pertanggung jawaban atas resiko

kekurangan dan atau kerusakan terhadap barang/ muatan yang diangkut oleh kapal-kapal PT. Djakarta Lloyd di asuransikan kepada P & I Club, yaitu “*The Britannia Steam Ship Association Ltd*”, di London Inggris. Untuk setiap kasus klaim yang bernilai lebih dari US. \$. 1.000,00 hendaklah segera melengkapi dokumen-dokumen yang perlu dan segera diteruskan kepada *General Claim Agent*. *General Claim Agent* yang menerima klaim tersebut hendaklah melakukan penelitian lebih lanjut kemudian melengkapinya dengan dokumen-dokumen yang mendukungnya untuk kemudian diteruskan kepada P&I Club yang bersangkutan atau melalui *Local Correspondent* yang ada. Selanjutnya penyelesaian klaim ini berada di tangan *General agent* melalui konsultasi dengan P & I Club. Sebagai konsekuensi apabila timbul suatu tuntutan tanggung jawab dari pihak pemakai jasa, PT. Djakarta Lloyd mengasuransikan muatan kepada “*OCEAN P & I SERVICE LTD* London”.

5. Untuk mempercepat penanganan dan penyelesaian kasus-kasus klaim, Biro Hukum, Klaim dan Asuransi memberikan kebebasan kepada *General Claim Agent* untuk menentukan/ memutuskan penyelesaian kasus klaim sampai dengan nilai US. \$. 2.000,00. Apabila lebih dari nilai US. \$. 2.000,00 hendaklah diteruskan kepada Biro Hukum, Klaim dan Asuransi Kantor Pusat di Jakarta untuk mendapatkan penelitian lebih lanjut.
6. Terhadap klaim-klaim yang telah diajukan bila *Claimant* tidak memenuhi persyaratan, kantor cabang dapat menolak langsung klaim tersebut dengan

dasar hukum B/L Pasal 21 dengan tembusan kantor pusat. Dan terhadap klaim-klaim yang diajukan oleh *Claimants* dapat terhindar dari lewatnya batas waktu klaim (*time bare*), karena untuk diketahui bahwa biarpun klaim telah diajukan, *Claimant* tetap terikat untuk mengajukan perpanjangan waktu klaim (*time extention*), pada umumnya *Claimant* mengajukan perpanjangan waktu klaim (*time extention*) selama 3, atau 6 sampai 1 tahun terhitung dari lewat waktu klaim (tanggal bongkar kapal/muatan diserahkan) ketentuan dari pihak P & I Club (dasar *Hague Visby Rules* 1968). Sehingga tindakan terakhir dari maskapai pelayaran terhadap klaim yang masuk adalah pemberitahuan kepada *claimants* atas hasil tuntutan klaim baik itu diterima atau ditolaknya tuntutan klaim tersebut.⁴⁾

4. Contoh Penyelesaian Ganti Rugi (Klaim) oleh PT. Djakarta Lloyd Cabang Semarang

4.1 Contoh Klaim Ganti Rugi yang Ditolak

PT. Djakarta Lloyd cabang Semarang mengangkut muatan/barang dari Thailand untuk dikirim kepada DEPOT LOGISTIK JAWA TENGAH (penerima) di Indonesia. Barang muatan yang diangkut oleh PT. Djakarta Lloyd berupa beras sebanyak 110.000 karung atau dinyatakan berisi 5.513.200 Kilogram. Barang muatan tersebut diangkut dengan menggunakan

⁴⁾ Budi Pratignyo, Ass. Marketing Manager PT. Djakarta Lloyd Cabang Semarang, wawancara hari Sabtu, 11 Desember 2004.

kapal MV. IMA EXCEL dengan jalur pelayaran dari pelabuhan muat di Thailand ke pelabuhan tanjung mas Semarang (Indonesia).

Selama pengangkutan/pelayaran kapal yang digunakan dalam pengangkutan barang/muatan ini tak mengalami suatu hambatan dalam perjalanannya sampai dengan pelabuhan tujuan/pelabuhan bongkar (Tanjung Mas Semarang) dan kapal tiba sesuai jadwal yang diperkirakan sebelumnya. Setelah kapal berlabuh di dermaga Tanjung Mas Semarang maka segera dilakukan pembongkaran muatan yang ada di kapal. Setelah diadakan pembongkaran, maka barang dikirim ke tempat tujuan yaitu ke gudang DOLOG milik Depot Logistik Jawa Tengah. Ternyata setelah diadakan penghitungan ulang oleh penerima barang maka didapat hasil perhitungan dengan terdapat kekurangan sebagai berikut:

Ujud Kerusakan:	Dari isinya didapati:
107.569 karung orisinil utuh	5.391.358,28 Kg
291 karung orisinil bocor	4.887 Kg
188 karung orisinil busuk	9.422,56 Kg
<hr/>	<hr/>
108.048 karung orisinil utuh	5.405.667,84 Kg
47 karung sweeping	3.565,- Kg
<hr/>	<hr/>
108.048 karung orisinil utuh	5.409.232,84 Kg

Sedangkan sesuai dalam B/L tercatat 5.513.200 Kg atau sebanyak 110.000 karung, tetapi dalam pemeriksaan hanya terdapat 108.048 karung. Jadi terdapat kekurangan muatan sebesar 1.952 karung, sehingga Depot Logistik

Jawa Tengah merasa dirugikan. Dengan adanya kerugian yang timbul ini maka Depot Logistik Jawa Tengah memberitahukan hal ini kepada PT. Djakarta Lloyd cabang Semarang untuk segera mengganti muatan/barang yang kurang dalam pembongkaran tersebut. Dengan adanya tuntutan tersebut maka PT. Djakarta Lloyd cabang Semarang menindak lanjuti dengan mengadakan penyelidikan melalui pemeriksaan berbagai dokumen-dokumen yang terkait untuk mengumpulkan berbagai bukti mengenai kebenaran kasus tersebut.

Setelah diadakan pemeriksaan oleh PT. Djakarta Lloyd, didapatkan bukti bahwa kekurangan muatan atas kiriman barang tersebut dikarenakan *truck losing*, yaitu kekurangan barang terjadi sewaktu pengangkutan/pemindahan muatan dengan *truck*. Jadi jawaban dari tuntutan kekurangan atas klaim muatan dari PT. Djakarta Lloyd adalah tidak dapat bertanggung jawab atas klaim tersebut.

4.2. Contoh Klaim Ganti Rugi yang Diterima

PT. Djakarta Lloyd cabang Semarang mengangkut muatan/barang dari PT. Dan Liris Solo (pengirim) untuk dikirimkan kepada PT. Donlop (penerima) di Australia. Barang muatan yang diangkut oleh PT. Djakarta Lloyd berupa kain sepanjang 54.683 meter (199 rol) dengan berat bersih 9.110 Kg dan berat kotor 9.309 Kg. Barang pesanan/muatan tersebut bernilai AUS \$ 41.012,5. Barang muatan tersebut diangkut dengan kapal IVORY dengan jalur pelayaran dari pelabuhan Tanjung Mas Semarang (Indonesia) ke

Singapura kemudian Melbourne (Australia). Selama pengangkutan/pelayaran ternyata kapal yang digunakan untuk mengangkut muatan barang milik PT. Dan Liris harus mengalami penundaan pelayaran selama 2 minggu di Singapura. Akibat dari penundaan pelayaran tersebut maka PT. Dunlop sebagai penerima tidak dapat menerima barang pesannya sesuai dengan waktu yang telah ditentukan (keterlambatan pengiriman), sehingga PT. Dunlop harus menghentikan beberapa produksinya untuk sementara waktu. Karena ternyata barang yang dipesannya merupakan bahan pokok dari produksinya dan mengalami kerugian sebesar AUS \$ 803.8. Dengan adanya kerugian yang timbul ini maka PT. Dunlop kemudian memberitahukan hal ini kepada PT. Dan Liris dan meminta pada PT. Dan Liris untuk mengajukan tuntutan kepada PT. Djakarta Lloyd cabang Semarang serta untuk segera mengirimkan barang tersebut dengan menggunakan jasa angkutan melalui udara.

Dengan adanya tuntutan tersebut maka PT. Djakarta Lloyd cabang Semarang bernegosiasi dengan PT. Dan Liris. Dari negosiasi tersebut dicapai kesepakatan bahwa tuntutan pengiriman barang melalui udara dibatalkan dan PT. Djakarta Lloyd bersedia untuk mengganti kerugian yang dialami PT. Dunlop. Namun sebenarnya PT. Djakarta Lloyd merasa bahwa penundaan selama 2 minggu tersebut bukan merupakan tanggung jawabnya, karena yang menjadi tanggung jawabnya apabila yang diangkut mengalami kerusakan atau kekurangan seperti yang tercantum dalam *Bill of Lading* PT. Djakarta Lloyd.

Namun Karena penundaan selama 2 minggu tersebut menyebabkan keterlambatan dan menimbulkan kerugian sehingga hal ini menjadi tanggung jawab PT. Djakarta Lloyd cabang Semarang.

Dengan adanya kesediaan dari PT. Djakarta Lloyd untuk mengganti kerugian, maka PT. Dunlop tidak menuntut banyak kepada PT. Djakarta Lloyd, PT. Dunlop hanya mengajukan sejumlah klaim/ganti rugi sesuai dengan kerugian yang dialaminya yaitu sebesar AUS \$ 803.8. Dengan jumlah tersebut PT. Djakarta Lloyd merasa keberatan, namun setelah diadakan tawar-menawar atas dasar itikad baik (*exgration*) PT. Djakarta Lloyd hanya dapat memberi kerugian sebesar 50% dari jumlah *freight* yaitu AUS \$ 325 (50% dari *freight* sebesar AUS \$ 650) dan akhirnya PT. Dan Liris bersedia menerima ganti rugi yang diberikan dengan persetujuan dari PT. Dunlop.

D. Faktor Penghambat Dalam Menangani Penyelesaian Tuntutan Ganti Rugi

1. Faktor Penghambat

1.1. Faktor Penghambat Internal

Dalam menangani penyelesaian tuntutan klaim atau ganti rugi pasti PT. Djakarta Lloyd sering menemukan hambatan. Mengenai hal yang dapat menghambat dalam menangani penyelesaian tuntutan ganti rugi tersebut hanyalah apabila dokumen-dokumen pendukung yang harus diserahkan oleh pihak Claimant kepada PT. Djakarta Lloyd itu mengalami kekurangan atau

tidak lengkap. Karena dengan adanya kurangnya/ketidaklengkapan dokumen-dokumen pendukung tersebut maka berarti pihak Claimant dianggap tidak mampu membuktikan kesalahan dari pihak Djakarta Lloyd, sehingga PT. Djakarta Lloyd tidak bisa meneruskan penyelesaian tuntutan ganti rugi ini.⁵⁾

1.2. Faktor Penghambat Eksternal

Selain hambatan dalam menangani penyelesaian klaim pengiriman barang terjadi pada PT. Djakarta Lloyd, dari pihak pengirim barang juga sering mengalami hambatan dalam proses penyelesaian klaim yang diajukan. Hambatan-hambatan yang timbul adalah sulitnya untuk memenuhi dokumen-dokumen yang diminta dari PT. Djakarta Lloyd, selain itu juga birokrasinya terlalu berbelit-belit sehingga membutuhkan waktu yang cukup lama.⁶⁾

2. Solusi Dari Faktor Penghambat yang Terjadi

2.1. Solusi Faktor Penghambat Internal

Dari faktor penghambat yang telah disebutkan di atas tadi, yaitu mengenai kekurangan/ketidaklengkapan dokumen-dokumen pendukung maka sebagai solusinya adalah bahwa pihak claimant harus melengkapinya terlebih dahulu, baru proses penyelesaian tuntutan ganti rugi itu dapat diteruskan,

⁵⁾ Budi Pratigny, Ass. Marketing Manager PT. Djakarta Lloyd Cabang Semarang, wawancara hari Rabu, 22 Desember 2004.

⁶⁾ Akhmad Cholisun, Staf Seksi SDM dan Hukum BULOG Semarang, wawancara hari Senin, 14 Februari 2005.

karena dokumen tersebut akan digunakan oleh PT. Djakarta Lloyd dalam melakukan penelitian dan menyelidiki terhadap barang yang mengalami kerusakan/kehilangan itu.

2.2. Solusi Faktor Penghambat Eksternal

Dari hambatan yang timbul dalam menyelesaikan tuntutan klaim tersebut, maka solusinya adalah pihak pengirim barang harus berusaha untuk memenuhi dokumen-dokumen yang diminta oleh PT. Djakarta Lloyd dan berusaha menyelesaikan proses tuntutan klaim tersebut sesuai dengan prosedur yang telah ditentukan.⁷⁾

E. Analisa Data

Dari hasil penelitian yang ada di atas tadi, maka penulis dapat menganalisisnya sebagai berikut :

1). Tanggung Jawab Pengangkut

-Secara Teori: dalam Pasal 468 ayat (1) KUHD di sebutkan bahwa Perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut menjaga keselamatan barang yang diangkut sejak saat penerimaannya sampai saat penyerahannya. Mengenai tanggung jawab pengangkut yang disebutkan dalam *The Hague Rules* 1924 adalah bahwa tanggung jawab pengangkut dimulai sejak saat permuatan sampai pembongkaran muatan dari kapal.

⁷⁾ Slamet, Operasional-EMKL PT. Dan Liris Solo, wawancara hari Selasa, 15 Februari 2005.

Sedangkan dalam *The Hamburg Rules* tanggung jawab pengangkut adalah ketika barang berada di bawah penguasaan pengangkut dalam hubungannya pengangkutan sampai diserahkan kepada penerima.

-Prakteknya: adapun tanggung jawab PT. Djakarta Lloyd Semarang yang nyata adalah dimulai ketika barang diangkutnya pada slink kapal di pelabuhan permuatan dan berakhir di pelabuhan tujuan ketika barang telah dilepas dari slink kapal.

-Analisisnya: bahwa ternyata pertanggung jawaban dari pengangkut dalam hal ini adalah PT. Djakarta Lloyd adalah sesuai dengan ketentuan/undang-undang yang ada, karena pertanggung jawabnya ialah saat barang ada di bawah penguasaan pengangkut sampai saat barang-barang itu diserahkan pada *consignee* (penerima). Adapun yang dimaksudkan *consignee* adalah mereka yang mempunyai hak untuk penyerahan barang-barang.

Pembatasan Tanggung Jawab Pengangkut

-Secara Teori: mengenai pembatasan tanggung jawab pengangkut, Pasal 470 ayat (2) dan (3) KUHD memperkenankan untuk diperjanjikan, bahwa pengangkut tidak bertanggung jawab :

- a. Lebih dari suatu jumlah tertentu bagi satu potong barang yang diangkutnya kecuali bila kepadanya telah diberitahukan tentang sifat dan harga barang itu sebelum atau pada waktu barang diterimanya. Adapun jumlahnya tidak boleh kurang dari Rp. 600,-.

- b. Apabila sifat dan harga barang itu dengan sengaja diberitahukan secara tidak benar kepadanya.

Menurut *The Hague Rules* 1924 bahwa dalam hal tertentu atau dalam keadaan tertentu pengangkut bebas dari tanggung jawab dan hal tersebut dituangkan dalam *Bill of Lading* yang memberikan batasan-batasan dalam hal:

- Bila muatan yang diserahkan kepada pengangkut tidak diberi merek-merek yang jelas dan merek-merek yang tertulis pada muatan tidak jelas.
- Jika muatan yang diserahkan kepada pengangkut untuk dimuat di atas kapal ternyata dalam kondisi yang tidak baik.
- Jika pengangkut mencurigai pernyataan dari pengirim muatan tidak sesuai dengan keadaan yang sebenarnya dalam jumlah koli, bungkusan, jumlah atau berat muatannya.

-Prakteknya: adapun dalam kenyataannya pembatasan tanggung jawab yang dilakukan oleh PT. Djakarta Lloyd ini didasarkan pada jenis muatan yang akan dikapalkan. Jenis muatan yang akan dikapalkan dapat dibedakan menurut pengepakannya, yaitu:

- a. *Break Bulk* (Barang yang dimuatkan selain dengan *Container*)

Jenis barang muatan ini diangkut dengan kapal konvensional dan menggunakan *packing* selain *container*, seperti dengan menggunakan

karung, peti, atau pemuatan lain selain *container*. Adapun contoh dari barang yang biasanya diangkut dengan *break bulk* adalah : beras, gula, semen, kopra, dan lain sebagainya.

Tanggung jawab yang ditanggung oleh PT. Djakarta Lloyd dengan metode pengiriman muatan barang dengan *Break Bulk* ini didasarkan pada Konvensi *The Hague Rules 1924* dengan asas "*tackle to tackle* ", maksudnya tanggung jawab pengangkut dimulai ketika barang (muatan barang) diangkutnya pada *slink* kapal di pelabuhan pemuatan dan berakhir di pelabuhan tujuan ketika barang telah dilepas dari *slink* kapal. Sehingga apabila terjadi sesuatu klaim diluar pertanggung jawaban tersebut Pihak Djakarta Lloyd dapat menolak klaim yang diajukan, tentunya setelah dilakukan suatu penyelidikan terlebih dahulu mengenai klaim tersebut yang disertai dengan bukti-bukti yang ada.

b. *Container*

Sistem pengepakan barang muatan ini dilakukan dengan *container*, dimana dalam sistem *container* sudah terdapat batasan tanggung jawab dan pergerakan *container* itu sendiri sesuai dengan perjanjian pengangkutan seperti di atas. Tetapi pada kenyataan di lapangan tanggung jawab Djakarta Lloyd dalam *system container* terbatas pada penyediaan *container* itu sendiri sampai *container* itu berada di pelabuhan muat dan melaksanakan tempat pemesanan tempat barang

di kapal, bila kapal yang dipakai tidak milik PT. Djakarta Lloyd sendiri. Sehingga apabila tanggung jawab PT. Djakarta Lloyd itu telah disepakati dengan berbagai kondisi seperti telah tersebut di atas. Maka pergerakan *container* dari pelabuhan muat serta dari pergerakan *container* setelah pembongkaran muatan dari kapal di pelabuhan tujuan itu dipegang oleh pihak lain, dimana telah mendapat persetujuan, sepengetahuan dan atas usaha dari PT. Djakarta Lloyd. Adapun dalam kenyataan di lapangan yang bertugas dalam menangani pergerakan *container* di pelabuhan adalah PT Pelabuhan Indonesia (PELINDO) di mana di Indonesia Pelindo memiliki hak monopoli untuk menangani pergerakan *container* di pelabuhan. Sehingga apabila terjadi kerusakan atau hal-hal yang tidak dikehendaki pada *container* yang bertanggung jawab bukan pihak pelayaran (PT. Djakarta Lloyd) sebab pergerakan muatan dalam *container* ini berada dalam tanggungan pihak lain.

-Analisisnya: bahwa ternyata batasan-batasan tanggung jawab PT. Djakarta Lloyd Semarang yang menggunakan *system container* berbeda dengan batasan yang ada dalam ketentuan/undang-undang yang ada.

2). Penyelesaian Tuntutan Ganti Rugi (Klaim) Dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut

-Secara Teori: prosedur penyelesaian berdasar A. Hasymi Ali pada umumnya adalah sebagai berikut:

a. Pengajuan klaim

Hal ini dilakukan pihak tertanggung yang merasa mengalami suatu kerugian yang perlu diketahui dan diganti oleh pihak penanggung.

b. Inspeksi

Tindakan ini dilakukan oleh pihak penanggung (asuransi), dimana dalam inspeksi ini ditujukan untuk memastikan apakah perusahaan asuransi perlu meng-*follow-up*nya (mengambil tindakan lebih lanjut).

Adapun kegiatan yang dilakukan oleh pihak asuransi dalam inspeksi antara lain adalah :

- Penyelidikan klaim

Dalam penyelidikan sebuah klaim yang timbul pada dasarnya untuk menentukan kewajiban perusahaan asuransi kepada *claimant*. Adapun kegiatan penyelidikan ini digunakan untuk : memastikan kebenaran akan fakta-fakta yang diserahkan dalam bukti kerugian, menentukan apakah tindakan-tindakan tertanggung memenuhi kewajiban-kewajiban yang tercantum dalam kontrak dan untuk menentukan jumlah kerugian.

- Menyiapkan bukti kerugian

Setelah persyaratan untuk memperoleh ganti rugi dipenuhi tertanggung melalui penyelidikan yang dilakukan, maka kemudian

disiapkan bukti kerugian oleh penanggung yang berupa formulir yang harus diisi oleh tertanggung.

- Penelitian kerugian

Hal ini dilakukan bila tidak ada kesepakatan antara tertanggung dengan penanggung mengenai jumlah kerugian. Untuk itu perlu diadakan arbitration (*perwasitan*) yaitu ditunjuk seorang penilai (*appraiser*) yang netral.

c. Pembayaran ganti rugi

Jika tuntutan klaim tersebut dirasa dapat diterima oleh pihak penanggung, maka penanggung harus berkewajiban membayar ganti rugi. Namun penanggung memerlukan waktu untuk menyelesaikan ganti rugi, karena kelengkapan atau syarat-syarat yang telah sah perlu dikumpulkan dan memerlukan waktu untuk penyelesaiannya. Tetapi bila tuntutan klaim tersebut dirasa tidak dapat diterima (ditolak) maka penanggung hanya memberikan jawaban/ pemberitahuan dengan disertai alasan penolakannya.

- Prakteknya: Mengenai penanganan penyelesaian tuntutan klaim ganti rugi di PT. Djakarta Lloyd adalah sebagai berikut:

1. Setiap klaim yang timbul pertama-tama hendaklah diajukan dan atau disalurkan kepada Cabang/Agen di pelabuhan pembongkaran barang/

muatan untuk diteliti, ditangani dan diselesaikan oleh Cabang/ Agen di pelabuhan bongkar yang bersangkutan.

2. Setiap Cabang/Agen di pelabuhan bongkar muatan (*Port Claim Agent*) yang menerima tuntutan klaim tersebut dapat menolak setiap klaim, bahwa hasil penelitian membuktikan bahwa tuntutan klaim tersebut tak memenuhi syarat-syarat yang melibatkan pertanggung jawaban perusahaan.
3. Apabila tuntutan klaim memenuhi persyaratannya, maka Cabang/Agen yang bersangkutan (*Port Claim Agent*) harus memberitahukan masalahnya kepada perwakilan yang bersangkutan (*General Claim agent*) dengan cara mengirimkan tembusan surat-menyurat yang berlangsung antara *Port Claim Agent* dan pihak pengaju klaim.
4. Selanjutnya *General Claim Agent* dapat pula memberikan kebebasan kepada kepala *Port Claim Agent* untuk menentukan/ memutuskan penyelesaian tuntutan klaim sampai dengan nilai tertentu, sesuai dengan kebijaksanaan *General Claim Agent* yang bersangkutan, yaitu US. \$. 250,00 atau US. \$. 500,00 untuk setiap kasus klaim. Untuk kasus klaim dengan nilai US. \$. 1.000,00 harus terlebih dulu mendapatkan persetujuan dari *General Claim Agent*. Sedangkan pertanggung jawaban atas resiko kekurangan dan atau kerusakan terhadap barang/ muatan yang diangkut oleh kapal-kapal PT. Djakarta Lloyd di asuransikan kepada P & I Club, yaitu "*The Britannia Steam Ship Association Ltd*",

di London Inggris. Untuk setiap kasus klaim yang bernilai lebih dari US. \$. 1.000,00 hendaklah segera melengkapi dokumen-dokumen yang perlu dan segera diteruskan kepada *General Claim Agent*. *General Claim Agent* yang menerima klaim tersebut hendaklah melakukan penelitian lebih lanjut kemudian melengkapinya dengan dokumen-dokumen yang mendukungnya untuk kemudian diteruskan kepada P&I Club yang bersangkutan atau melalui *Local Correspondent* yang ada. Selanjutnya penyelesaian klaim ini berada di tangan *General agent* melalui konsultasi dengan P & I Club. Sebagai konsekuensi apabila timbul suatu tuntutan tanggung jawab dari pihak pemakai jasa, PT. Djakarta Lloyd mengasuransikan muatan kepada "OCEAN P & I SERVICE LTD London".

5. Untuk mempercepat penanganan dan penyelesaian kasus-kasus klaim, Biro Hukum, Klaim dan Asuransi memberikan kebebasan kepada *General Claim Agent* untuk menentukan/ memutuskan penyelesaian kasus klaim sampai dengan nilai US. \$. 2.000,00. Apabila lebih dari nilai US. \$. 2.000,00 maka hendaklah diteruskan kepada Biro Hukum, Klaim dan Asuransi Kantor Pusat di Jakarta untuk mendapatkan penelitian lebih lanjut.
6. Terhadap klaim-klaim yang telah diajukan bila *Claimant* tidak memenuhi persyaratan, kantor cabang dapat menolak langsung klaim tersebut dengan dasar hukum B/L Pasal 21 dengan tembusan kantor

pusat. Dan terhadap klaim-klaim yang diajukan oleh *Claimants* dapat terhindar dari lewatnya batas waktu klaim (*time bare*), karena untuk diketahui bahwa biarpun klaim telah diajukan, *Claimant* tetap terikat untuk mengajukan perpanjangan waktu klaim (*time extention*), pada umumnya *Claimant* mengajukan perpanjangan waktu klaim (*time extention*) selama 3, atau 6 sampai 1 tahun terhitung dari lewat waktu klaim (tanggal bongkar kapal/muatan diserahkan) ketentuan dari pihak P & I Club (dasar *Hague Visby Rules 1968*). Sehingga tindakan terakhir dari maskapai pelayaran terhadap klaim yang masuk adalah pemberitahuan kepada *claimants* atas hasil tuntutan klaim baik itu diterima atau ditolaknya tuntutan klaim tersebut.

-Analisisnya: bahwa ternyata prosedur penyelesaian tuntutan ganti rugi di PT. Djakarta Lloyd dengan teorinya adalah sesuai, karena intinya ialah adanya pengajuan klaim oleh pihak *Claimant*, dokumen-dokumen yang diperlukan, inspeksi dan pemberitahuan diterima/ditolaknya klaim tersebut.

3). Faktor Penghambat Dalam Menangani Penyelesaian Tuntutan Ganti Rugi dan Solusinya

-Analisisnya: bahwa ternyata faktor yang menjadi penghambat (*internal*) dalam menangani penyelesaian tuntutan ganti rugi bagi pihak PT. Djakarta Lloyd adalah apabila dokumen-dokumen pendukung yang diperlukan tersebut mengalami kekurangan/ tidak lengkap. Sehingga sebagai solusi

faktor penghambat (internal) pihak *Claimant* harus melengkapinya terlebih dahulu. Sedangkan faktor yang menjadi penghambat (eksternal) bagi pihak *Claimant* dalam penyelesaian tuntutan ganti rugi adalah sulitnya untuk memenuhi dokumen-dokumen yang diminta dari PT. Djakarta Lloyd, selain itu juga birokrasinya terlalu berbelit-belit sehingga membutuhkan waktu yang cukup lama. Solusi dari hambatan (eksternal) tersebut adalah pihak pengirim barang harus berusaha untuk memenuhi dokumen-dokumen yang diminta oleh PT. Djakarta Lloyd dan berusaha menyelesaikan proses tuntutan klaim tersebut sesuai dengan prosedur yang telah ditentukan.



BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari pembahasan pada bab-bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Tanggung jawab yang dipikul oleh pengangkut, dilihat dari sistem peraturan yang digunakan oleh pengangkut dalam penyelenggaraan barang melalui laut. PT. Djakarta Lloyd Cabang Semarang sekarang ini lebih cenderung menggunakan *system "Container"* dengan tidak mengenyampingkan "*The Hague Rules 1924*". Sedangkan pembatasan tanggung jawab pengangkut dapat dilakukan sepanjang pembatasan tersebut tidak melanggar ketentuan Undang-undang yang berlaku. Dalam tanggung jawab ini, PT. Djakarta Lloyd harus dapat membuktikan bahwa kerugian yang terjadi bukan karena kesalahan atau kelalaian dari PT. Djakarta Lloyd tersebut. Pembatasan tanggung jawab ini tercantum dalam "*Bill of Lading*" pada pengangkut barang. Ternyata pertanggung jawaban dari pengangkut dalam hal ini adalah PT. Djakarta Lloyd adalah sesuai dengan ketentuan/undang-undang yang ada, karena pertanggung jawabnya ialah saat barang ada di bawah penguasaan pengangkut sampai saat barang-barang itu diserahkan pada *consignee* (penerima). Adapun yang dimaksudkan

consignee adalah mereka yang mempunyai hak untuk penyerahan barang-barang.

2. Adapun cara penyelesaian tuntutan ganti rugi dalam praktek PT. Djakarta Lloyd Cabang Semarang adalah sebagai berikut:

- a. Setiap klaim yang timbul pertama-tama hendaklah diajukan dan atau disalurkan kepada Cabang/Agen di pelabuhan pembongkaran barang atau muatan untuk diteliti dengan melampirkan dokumen-dokumen yang terkait, untuk ditangani dan diselesaikan oleh Cabang/Agen di pelabuhan bongkar yang bersangkutan.
- b. Setiap Cabang/Agen di Pelabuhan bongkar muatan (*Port Claim Agent*) yang menerima tuntutan klaim tersebut dapat menolak setiap klaim, bila hasil penelitian membuktikan bahwa tuntutan klaim tersebut tidak memenuhi syarat-syarat yang melibatkan pertanggung jawaban perusahaan.
- c. Apabila tuntutan klaim memenuhi persyaratannya, Cabang/Agen yang bersangkutan (*Port Claim Agent*) harus memberitahukan masalahnya kepada perwakilan yang bersangkutan (*General Claim Agent*).
- d. Selanjutnya *General Claim Agent* dapat pula memberikan kebebasan kepada Kepala *Port Claim Agent* untuk menentukan atau memutuskan penyelesaian tuntutan klaim sampai dengan nilai tertentu, sesuai dengan kebijaksanaan *General Claim Agent* yang bersangkutan yaitu, US. \$. 250,00 atau US. \$. 500,00 untuk setiap kasus klaim. Untuk kasus klaim

dengan nilai lebih dari itu dan sampai dengan nilai US. \$. 1.000,00 harus terlebih dahulu mendapatkan persetujuan dari *General Claim Agent*. Sedangkan pertanggung jawaban atas resiko kekurangan dan atau kerusakan terhadap barang/muatan yang diangkut oleh kapal-kapal PT. Djakarta Lloyd diasuransikan kepada P & I Club, yaitu "*The Britannia Steam Ship Association Ltd*", di London Inggris. Untuk setiap kasus klaim yang bernilai lebih dari US. \$. 1.000,00 hendaklah segera melengkapi dengan dokumen-dokumen yang perlu dan segera pula diteruskan kepada *General Claim Agent*. *General Claim Agent* yang menerima klaim melakukan penelitian lebih lanjut kemudian melengkapinya dengan dokumen-dokumen yang mendukungnya untuk kemudian diteruskan kepada P & I Club yang bersangkutan atau melalui *Local Correspondent* yang ada. Selanjutnya penyelesaian klaim ini berada di tangan *General Agent* melalui konsultasi dengan P & I Club. Sebagai konsekuensi apabila timbul suatu tuntutan tanggung jawab dari pihak pemakai jasa, PT. Djakarta Lloyd mengasuransikan kepada "*OCEAN P & I SERVICE LTD London*".

- e. Untuk mempercepat penanganan dan penyelesaian kasus-kasus klaim, Biro Hukum, Klaim dan Asuransi memberikan kebebasan kepada *General Claim Agent* menentukan/memutuskan penyelesaian kasus klaim sampai dengan nilai US. \$. 2000,00 untuk setiap kasus klaim. Kasus klaim yang bernilai lebih dari US. \$. 2.000,00 hendaklah

diteruskan kepada Biro Hukum, Klaim dan Asuransi Kantor Pusat di Jakarta untuk mendapatkan penelitian lebih lanjut.

- f. Terhadap klaim-klaim yang telah diajukan bila *Claimant* tak memenuhi persyaratan, kantor cabang dapat menolak langsung klaim tersebut dengan dasar hukum B/L Pasal 21 dengan tembusan kantor pusat. Dan terhadap klaim-klaim yang diajukan oleh *Claimants* dapat terhindar dari lewatnya batas waktu klaim (*time bare*), karena untuk diketahui bahwa biarpun klaim telah diajukan, *Claimant* tetap terikat untuk mengajukan perpanjangan waktu klaim (*time extention*) selama 3, 6 atau sampai 1 tahun terhitung dari lewat waktu klaim (tanggal bongkar kapal/muatan diserahkan) ketentuan dari pihak P & I Club (dasar *Hague Visby Rules* 1968). Sehingga tindakan terakhir maskapai pelayaran dari klaim yang masuk adalah pemberitahuan kepada *Claimants* atas hasil tuntutan klaim, baik itu diterima atau ditolaknya tuntutan klaim tersebut.

Ternyata prosedur penyelesaian tuntutan ganti rugi di PT. Djakarta Lloyd dengan teorinya adalah sesuai, karena intinya ialah adanya pengajuan klaim oleh pihak *Claimant*, dokumen-dokumen yang diperlukan, inspeksi dan pemberitahuan diterima/ditolaknya klaim tersebut.

3. Mengenai faktor-faktor yang dapat menghambat (internal) dalam menangani penyelesaian tuntutan ganti rugi tersebut hanyalah apabila dokumen-dokumen pendukung yang harus diserahkan oleh pihak

PT. Djakarta Lloyd itu mengalami kekurangan atau tidak lengkap. Dan sebagai solusinya adalah bahwa pihak claimant harus melengkapinya terlebih dahulu, baru proses penyelesaian tuntutan ganti rugi itu dapat diteruskan, karena dokumen tersebut akan digunakan oleh PT. Djakarta Lloyd dalam melakukan penelitian dan menyelidiki terhadap barang yang mengalami kerusakan/kehilangan itu.

Selain hal tersebut, faktor penghambat juga timbul dari pihak pengirim barang dalam proses penyelesaian klaim tersebut. Hambatannya adalah sulitnya untuk memenuhi dokumen-dokumen yang diminta dari PT. Djakarta Lloyd, selain itu juga birokrasinya terlalu berbelit-belit sehingga membutuhkan waktu yang cukup lama. Solusi dari hambatan (eksternal) tersebut adalah pihak pengirim barang harus berusaha untuk memenuhi dokumen-dokumen yang diminta oleh PT. Djakarta Lloyd dan berusaha menyelesaikan proses tuntutan klaim tersebut sesuai dengan prosedur yang telah ditentukan.

B. Saran-saran

Adapun saran-saran yang dapat penulis berikan adalah sebagai berikut:

1. Karena sering terjadi kekurangpahaman dari pengguna jasa pengangkutan laut mengenai batasan tanggung jawab yang menjadi tanggungan pengangkut, maka pengangkut harus lebih memberikan penjelasan mengenai batasan tanggung jawab yang menjadi tanggungannya sebelum

terjadi kontrak. sehingga tidak membingungkan dan merugikan pihak *Claimant* apabila terjadi hal yang tidak diinginkan.

2. Perusahaan pengangkutan harus meningkatkan kualitas pelayanan bagi para pemakai jasa angkutan melalui laut dengan benar-benar menjaga keamanan kapal dan muatannya di samping menjaga kondisi kapalnya.



Daftar Pustaka

- Abdulkadir, Muhammad, 1991. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*. Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Ali, A. Hasymi, 1995. *Pengantar Asuransi*, Penerbit Bumi Aksara, Jakarta.
- H.M.N Purwosutjipto. 1985. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (5 hukum pelayaran laut dan perairan darat)*. Penerbit Djambatan, Jakarta.
- , 1984. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia (3 hukum pengangkutan)*. Penerbit Djambatan, Jakarta.
- Moeliono, 1989, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Penerbit Balai Pustaka, Jakarta.
- Ridwan, 2001. *Activitas EMKI dan Perusahaan Pelayaran dalam Pengangkutan Barang Ekspor-Import*, Semarang.
- R. Subekti, 1989, *Aneka Perjanjian*, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung.
- , 1961, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Penerbit Pradnya Paramita, Jakarta.
- , 1989, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Kepailitan*, Penerbit Pradnya Paramita, Jakarta.
- Subandi, 1996, *Penuntun Klaim Angkutan Laut*, Penerbit Arca, Jakarta.
- Wiwoho Soedjono. 1982. *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut*, Penerbit PT. Bina Aksara, Jakarta.
- , 1983, *Sarana Pengangkutan Angkutan Laut*, Penerbit Bina Aksara, Jakarta.
- , 1987, *Hukum Perjanjian Kerja Laut*, Penerbit PT. Bina Aksara, Jakarta.